Постоянное Совещание при Народном Комиссаре Путей Сообщения по надзору и оценке работ железнодорожного, водного и местного транспорта

ЮГО-ВОСТОЧНЫЕ

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

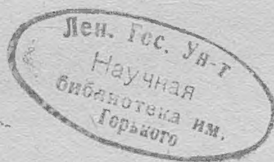
Под редакцией Управления делами Постоянного Совещания при Наркомпути

НКПС ▫ „ТРАНСПЕЧАТЬ“ ▫ МОСКВА

Постоянное Совещание при Народном Комиссаре Путей Сообщения по надзору и оценке работ железнодорожного, водного и местного транспорта

ЮГО-ВОСТОЧНЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Под редакцией Управления делами Постоянного Совещания при Наркомпути





НКПС ▫ „ТРАНСПЕЧАТЬ“ ▫ МОСКВА

Петрооблит № 12053, гор. Петроград, 1923 г. Наряд № 1199.

1-я Типо-литография „Транспечати“ НКПС имени тов. Дзержинского, Фонтанка, 117.
Отпечатано в количестве 350 экземпляров.

Список

присутствовавших на заседании Постоянного Совещания при Наркомпути по надзору и оценке работ жел.-дор., водного и местного транспорта

20 августа 1923 года.

Председатель Наркомпуть Ф. Э. Дзержинский.

Члены Совещания: Члены Коллегии НКПС: *С. В. Бернштейн-Коган, В. И. Межлаук* и *А. И. Грунин*, Нач. Хозяйственно-Материального Управления *С. К. Судьин.*

Представители Юго-Восточных жел. дор.: Уполнаркомпуть и Председатель Правления *Н. Г. Тюренков*, Начальник дороги *В. В. Ольшанский*, Член Правления *Д. Т. Кладовщиков.*

Присутствовали: Зам. Главного Начальника Путей Сообщения *В. М. Толстопятов*, бывш. врид. Председателя Правления Юго-Восточных ж. д. *С. С. Бакинский*, бывш. врид. Член Правления Юго-Восточных ж. д. *И. Е. Гершензон*, Член Финансово-Контрольного Комитета *И. В. Щеповский*, Старш. Инспектор Центральн. Финансового Управления *В. И. Харциев*, Пом. Начальника Отдела Тяги ЦУЖЕЛ'а *А. В. Воронцов-Вельяминов*, Нач. Эксплоатацион. Отдела ЦУЖЕЛ'а *М. С. Федоров*, Зам. Нач-ка Администрат. Управления *Л. Л. Турчин*, Нач. Центральн. Отдела Связи и Электротехники *К. И. Чеховский*. Нач. Отдела общих экономич. вопр. и исследован. Центрального Экономического Управления *В. М. Гедда*, Член ЦК жел. дор. *Н. И. Попов*, Член Трансплана *Я. М. Шатуновский*, Инспектор Центрального Бюро Нормирования Труда *В. В. Бок*, Инспектор Центрального Бюро Статистики и Картографии *М. И. Загордан*, от Центрального Комитета по перевозкам *И. С. Вегер*, Уполнаркомпуть Сибирских ж. д. *И. П. Павлуновский*, Член Правления Северных ж. д. *Т. М. Пекуш*, Управляющий Делами Постоянного Совещания *С. В. Чернов*, Заместитель его *П. И. Лисенко*, Консультанты Постоянного Совещания: *С. К. Май, В. В. Рачинский* и *М. П. Яновский.*

Докладчик Член Финсекции Трансплана *В. В. Лепешинский.*

Секретарь *И. В. Мисевич.*

ДОКЛАД

генерального докладчика

В. В. Лепешинского.

Юго-Восточные железные дороги.

ВСТУПЛЕНИЕ.

Прежде чем приступить к чтению доклада, считаю необходимым отметить, что Юго-Восточные железные дороги в предстоящем операционном периоде, по объему работы, выраженному в пудо-верстах, занимают первое место из всей сети дорог С. С. С. Р. Это обстоятельство диктует особо внимательное отношение к оцениваемой дороге, тем более, что данные на последнее время, июнь и июль, свидетельствуют о затруднениях даже в нынешних перевозках по непригодности и недостатку вагонов под насыпные хлебные грузы, при отсутствии тары у грузоотправителей.

Обследованию основных элементов состояния дорог на месте, произведенному мною в начале июня, предшествовало получение оценки от оперативных управлений, по времени относящейся к концу апреля и началу мая и охватывающей период от 1-го октября 1922 г. по 1-ое апреля, т. е. за $^1/_2$ года. В виду задержки заслушания доклада до настоящего времени, систематический анализ полугодичного периода, к сожалению, пришлось в последующем дополнить и выправлять данными на апрель, май, июнь и частично за июль месяц, при чем в общем работа дороги за этот дополнительный период очень мало отразилась на общих выводах и заключениях, базировавшихся на данных полугодичного периода [1]).

Несмотря на задруднения Юго-Восточных железных дорог, отмеченные в докладе ниже в области регулирования перевозок, частичные невыполнения ведомственных заданий и т. д., у ЦКП не оказалось никаких замечаний в отношении работы и состояния Юго-Восточных жел. дор.

---

[1]) Согласно указаний Ц, доклад, после заслушания его в Совещании, дополнен на октябрь данными, представленными Правлением и Управлением за период по 1-ое сентября с. г.

Финансовые вопросы.

Смета доходов Юго-Восточных жел. дор., составленная на сумму 30.645.812 реальных рублей, была сокращена ФКК НКПС'а до суммы 26.018.652 реальных рублей. Затем в дальнейшем Бюро Правлений сообщило, что вследствие пересчета Госпланом размера перевозок, эта смета была сокращена ФКК до 15.342.700 рублей. Такие же последовательные этапы перетерпела и расходная смета, начиная с суммы 26.976.972 рубля, представленной с места, повышенной ФКК до 32.500.000 руб. и затем им же сокращенной до 15.647.496 руб.

К сожалению, смета, полученная 15-го февраля Правлением, во время моего пребывания в Воронеже (в начале июня), переделывалась по предложению Бюро Правлений, и поэтому указанные цифры являются как бы не окончательно установленными.

Сопоставление доходной и расходной сметы дает почти бездефицитное сведение бюджета, каковое благополучие, конечно, является лишь на бумаге, ибо уменьшение перевозок, а, следовательно, и снижение дохода, имеет место в действительности, и без дотаций от Центра дорога не обойдется в текущем году.

По данным НКПС для июня месяца ожидалось превышение расходов над рессурсами дороги на сумму свыше 18 мил. руб. (дензнак. 1923 года), и лишь июль месяц, по данным ФКК, дает превышение выручки над расходами на 213.455 товарных руб., и таким образом с этого периода Юго-Восточные жел. дор. яко бы переходят в группу доходных дорог.

Размер открытых кредитов и удержаний, с их подразделением по цели, приводится по нижеследующей таблице (в условных товарных рублях по средним переводным коэффициентам, сообщенным ЦФ).

№№ по пор.	Назначение кредита из удержания.	1922 г. Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	1923 г. Январь.	Февраль.	Март.
	I. Эксплоатац. кредит. откр. по расходн. расписанию:						
1	На зарплату	362.500	321.100	362.000	501.000	[illegible]	556.000
2	На топливо	110.000	205.100	-	522.000	461.000	472.800
3	На материал . .	71.500	58.000	290.000	97.000	103.466	151.500
4	Проч. расходы . . .	165.500	75.000	-	211.000	200.650	178.000
5	Снегоборьба	—		22.400	—	16.250	40.000
	Итого по эксплоатац. кред. . .	1.009.000	659.200	674.400	1.270.000 (сокр. кр.) 64.000	1.314.350	1.398.300
	II. Специальн. кредит. по расходному расписанию:						
1	Новые работы .	66.300	10.340	—	—	24.050	6.000
2	Проч. спец. кредит. Транпрофобр. Главземтран	750	485	—	—	850	1.950
	Итого по спец. кредитам . .	67.050	10.825	—	-	24.900	7.950
	Всего по расходн. расписанию . .	1.076.000	670.000	674.400	1.270.000	1.389.250	1.406.250
	III. Удержания Центра по расходным расписаниям:						
1	Соцстрах и трудгужналог	30.470	20.300	2.950	—	—	—
2	За хлеб и продов. .		18.200	10.750	36.500	47.200	13.100
3	За уголь, нефть и смазочн. масла . .	—	—	—	200.000	207.300	203.000
4	За металл	—	—	—	97.000	52.500	113.200
	Итого удержания .	30.470	38.500	43.700	333.500	307.000	329.300
	К переводу на места по расходному расписанию	1.045.530	631.500	630.700	936.500	1.032.250	1.076.950

Специальные кредиты по особому распределению приводятся ниже:

№№ по пор.	Назначение кредита.	1922 г.			1923 г.		
		Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	Январь.	Февраль.	Март.
1	На заготовку дров	45.000	6.100	27.500	13.500	65.000	32.000
2	„ „ шпал	.	17.500	-	3.100	85.000	22.000
3	„ новые работы	..	–		7.500	—	
4	„ покрытие задолженности	—	—	-	31.000 (на зарплату).	--	10.900 (на культработу).
	Итого	45.000	23.600	27.500	55.100	150.000	71.900

Общие суммарные цифры кредитов без подразделения по сметной их группировке, но с процентным выделением доли основных назначений (и без удержаний) указаны в нижеследующей, помещенной на стр. 11 таблице по месяцам.

Из этих таблиц видно, что за полгода открыто кредитов по эксплоатационной смете на сумму около 6.500.000 условных товарных рублей, т. е. около 83% от соответственной суммы, согласованной ФКК по смете Юго-Восточной железной дороги. Отпуск кредитов из месяца в месяц возрастает, хотя и незначительно.

Среднее распределение фактических расходов по данным за семь месяцев (октябрь—апрель) дает несколько иное распределение по цели расхода (не считая новых работ), а именно:

зарплата 39%, против проектного—38%
топливо 27%, „ „ 36%
материалы 11%, „ „ 10%
проч. расходы 23%, „ „ 14%

Апрель дает иное распределение расходов, а именно: зарплата 30,76%, топливо—19,3%, материалы—16,29%, прочие расходы—33,65%.

Май: зарплата—38,87%, топливо—11,35%, материалы—24,02% и проч. расходы—25,76%.

Из этого сопоставления явствует, что расходы на топливо сокращены, с одновременным увеличением расходов по рубрике так называемых прочих расходов. Это последнее обстоятельство указывает на несоответствие сметных предположений реальной жизни дороги и очевидное отступление в процессе работы от основного плана таковой.

Общий расход за 6 месяцев, в переводе по коэффициентам ЦФ, определяется цифрой около 6.000.000 рубл.

[1]) Перевод по индексам Госплана уменьшает реальные ассигнования.

№№ по порядку.	Месяц и год.	Общий кредит. включая и спецкредиты по особому распределению, (в усл. тов. руб.).	В том числе на зарплату.		Тоже на топливо.		Тоже на материалы.		Тоже на прочие расходы.		Тоже на новые работы.	
			Усл. тов. руб.	0/0 от общ. кред.	Руб.	%	Руб.	%	Руб.	%	Руб.	%
	1922 г.											
1	Октябрь	1.121.000	362.000	32	455.000	40	71.500	6,5	166,250	15	66.300	1,5
2	Ноябрь	693.600	321.100	46.5	211.200	30	755.000	11	75.485	11	10.340	6
3	Декабрь	701.900	362.000	51	—	—	339.900	-	—	.	-	—
		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—
	1923 г.											
1	Январь	1.325.100	535.000	40	500.400	37,9	90.100	6.9	192.100	14,6	7.500	0,6
2	Февраль	1.489.250	533.000	36	526.000	35.3	188.150	12,6	217.750	14.5	24.050	1.6
3	Март	1.481.150	566.900	38,3	501.800	34	183.500	12,3	219.950	15	6.000	0.4
	Всего . . .	6.812.000	2.680.000	39	—	—	4.017.885	10	-	14	—	—
	Без декабрьского кредита .	—	—	38	—	36	—	—	—	—	—	2,3

Распределение более или менее равномерно ассигнований по заготовкам шпал в течение 6-ти месяцев не соответствует характеру работы дороги в этой области. Такой же постепенный и длительный отпуск кредитов на новые работы, если нет существенных технических препятствий, должен быть устранен и сведен по крайней мере, к полугодичным объемам, если нельзя к годичным.

Соотношение расходов, зависящих от движения и независящих, определяется следующими процентами от общего расхода: первые—26% и вторые—74%, эксплоатационные расходы—65%, заготовки топлива и материалов—34,5% и новые работы—0,5%.

Недодача центром ассигнований по месяцам против теоретического исчисления по расходным расписаниям определяется следующими данными, приведенными в круглых цифрах и в условных товарных рублях (по коэффициентам ЦФ), октябрь 18.000 рубл., ноябрь—243.000 рубл., январь—253.000 рубл., март—231.000 рубл., апрель—241.000 рубл.

За февраль месяц теоретическое поступление превысило кредит по расходному расписанию на 67.500 рубл. Таким образом общая недодача Юго-Восточной определяется примерной цифрой около 924.000 рубл. на 1-е мая с. г.

Получение Юго-Восточными железными дорогами подкреплений от НКПС определяется следующими датами: на покрытие октябрьского дефицита деньги были отправлены НКПС"ом (по данным ЦФ)—3 ноября, а получены на месте (по данным дороги)—23 ноября, на покрытие задолженности на 1 января—деньги были получены 7/10 января, деньги в счет январьского расходного расписания были получены 11/12 февраля, при высылке из ЦФ—9 февраля; покрытие дефицита мартовского получено 7 марта; покрытие старой задолженности, высланное 9 марта ЦФ, по данным Правления, не получено совсем.

Задержка в получении средств в сопоставлении с урезыванием сметы дороги и с недодачей отражается неблагоприятно на финансовом режиме дороги.

Общий месячный объем чековых перевозок (за счет НКПС) выражается следующими цифрами: октябрь—40.786 усл. тов. рублей, ноябрь—81.527, декабрь—40.587, январь—20.475 руб., февраль—8.704 рубл. и март—27.172 рубл.; если исключить из этих перевозок чеки на грузы Ара, то чековые перевозки с каждым месяцем уменьшаются. Главным потребителем чеков являлся Наркомпрод, расчеты с коим с января перенесены в Правление, затем следует Ара, Донское Управление водного транспорта Трансволга (закончились перевозки в ноябре). Расчеты с Нефтесиндикатом и Углесиндикатом ведутся Правлением. Эта децентрализация расчетов соответствует основному принципу автономности хозяйственной деятельности Правлений.

За время с 1-го октября 1922 г. по 1-е апреля 1923 г. недопробег определился цифрой около 450.000 пудоверст, по причинам, подробно изложенным в разделе работы подвижного состава.

Состояние кассы Правления на 1-е октября определилось цифрой около 126.400 условных товарных рублей, на 1-е апреля—161.200 рублей, незначительность этих сумм еще усугубляется тем, что 75% ее на 1-е апреля состоит на условном текущем счету по Отделу Взаимных расчетов, лишь 190 шт. червонцев на сумму около 2.000 рублей закреплены в более или менее твердой валюте. Затруднения в области стабилизации хранимых в банках сумм, как об этом указывается ниже, в связи с недостаточностью отпускаемых средств, ограничивают размер свободных денежных средств у дороги, стремящейся израсходовать деньги в кратчайший срок. Наличные денежные знаки представляют лишь 1/8 долю кассовых средств на 1-е апреля, остальное хранится на простом и условном текущем счету, в червонцах и 6% облигациях государственного выигрышного займа, последние две суммы чрезвычайно незначительны.

В отношении выручки дороги, необходимо отметить, что за первый квартал сметного года таковая, в условных товарных рублях выраженная, падает так: если принять за 100% выручку октября, то в ноябре—91%, декабре—80%.

Одновременно наблюдается падение выручки по фактурам не только относительно, но и в абсолютных цифрах, выраженных в условных товарных рублях, для октября—312.300 рублей, или около 44% общей выручки, для ноября—274.400 рублей, или около 42% общей выручки, и для декабря—159.000 рублей, или около 28%.

Во втором квартале, наоборот, имеет место по месяцам возрастание выручки в условных товарных рублях, характеризующееся такими процентами: если принять выручку октября за 100, январь—126%, февраль—131% и март—около 200%—это обстоятельство свидетельствует постепенное повышение расценки транспортных услуг.

С февраля месяца появляется выручка, получаемая натурой, с тенденцией ее повышения (свыше чем в 10 раз в марте сравнительно с февралем); насколько это явление будет в дальнейшем развиваться, покажет будущее, но в данном случае, так как эта выручка (получаемая в натуре) была в угле, необходимо это явление считать заслуживающим развития и поощрения, воздерживаясь, по силе многих соображений, от такого натурального способа оплаты перевозок материалами и предметами, не представляющимися предметами непосредственного потребления дороги.

Участие выручки в фактурах для января и февраля приближается к декабрьской норме и равна соответственно 30% и 35% от общей выручки, в дальнейшем падает для марта до 22%; такое последовательное падение этого типа выручки, надо полагать, представляет устойчивое явление, соответствующее видоизменившимся взаимоотношениям с потребителями транспорта и, надо полагать, есть благоприятный результат планомерной тенденции НКПС'а в данном вопросе.

До последнего времени с выручкой никаких финансовых операций не производилось как вообще по недостатку средств у дороги, так и

по отсутствию стимула, который появился лишь по заключении договора с Госбанком, но, к сожалению, максимум выгод дорога извлечь из этого договора не может, в виду уклонения Банка от автоматического перечисления вносимых денежных знаков в червонцы, что по договору Правление считает своим бесспорным правом и по какому вопросу аппелировало к ЦФ, но пока безрезультатно.

Систематический недостаток денежных знаков в Отделении Госбанка в Воронеже и отсутствие покрытия сумм, переведенных Правлению через последний, создает для ЧФ специальную заботу добывания денег из Банка отдельными малыми порциями, даже по простому текущему счету, что, конечно, вносит очень тяжелые затруднения в области финансирования расходных операций дороги.

Кредитом в Банках дорога пока не пользовалась. В последнее время в Госбанке открыт кредит в 5.000 червонцев по специальному счету под вексель Правления. Условия этого кредитования невыгодны для дороги, поэтому до мая месяца Правление фактически не реализовало этого кредита, рассматривало его, как экстренный резервный фонд, при чем Правление не без основания высказывает сомнение в безусловной возможности использования этого источника в случае надобности, в виду отсутствия в Отделении Банка денежных знаков. Лишь в отчете Правления за май месяц Правление указывает, что неполучение средств, имеющихся у дороги на счете О. В. Р., вынудило прибегнуть к указанному невыгодному кредиту.

В мае же месяце расчетная контора ЦФУ уведомила Правление, что перевод денег по взаимным расчетам не возможен по отсутствию у конторы денежных средств и кредитов.

В начале марта Правление дороги возбудило перед Финансово-Контрольным Комитетом ходатайство об открытии ему целевого кредита в сумме около 500.000 руб. золотом на развитие ссудо-складочных операций и на производственные предприятия, но пока это ходатайство не удовлетворено.

Некоторые надежды на облегчение положения с финансированием дороги Правление возлагает на намечаемое открытие Отделения Промбанка в Воронеже.

Общая сумма, выплаченная НКПС'ом за счет Юго-Восточных жел. дор. за полугодие, определяется цифрой около 970.000 условных товарных рублей, при чем Углесиндикату и Нефтесиндикату уплачено, примерно, поровну и в общей сумме 98,5% всех платежей, остальные получатели—Транпосекция, Коопуть, Трестпуть, за типографские расходы и погашение авансов, выданных агентам дороги и проч. расходы. По отдельным месяцам, наибольшие суммы падают на декабрь, январь и февраль. Оплаты за счет Правления представляют около $^1/_6$ общего расхода дороги.

Общее число договоров, заключенных Правлением и Управлением дороги с 1 октября пр. г. по 1 мая с. г.—58, из них 36 договоров заключено с государственными учреждениями и предприятиями и 22—с

частными лицами и кооперативами; сумма всех договоров определяется в дензнаках 1923 г.—1.606.878 руб. и в золотых и товарных рублях около 880.000 руб.: Преимущественно договоры заключаются в золотых рублях. Авансы выданы госучреждениям по 29 договорам, т. е. по 80%, а частным лицам—по 13 договорам, т. е. по 60%. Договор на наибольшую сумму 178.180 руб. золотом заключен с гр. Карпиловым на поставку лесных материалов, затем на такую же поставку с Воронежлесом на сумму 166.174 руб. золотом, далее с Южмаштрестом на запасные части на 79.190 руб. золотом и с Югосталью на металл и металлические изделия на 67.451 руб.; далее идут более мелкие суммы договоров.

Из 58 договоров, один договор с частным лицом и один с госпредприятием доводится до суда, для возмещения убытка дороги от неисполнения договора.

Состояние расчетов дороги: сальдо на 1 мая сего года определяется дебетом в 2.310.855 р. 18 к. дензнаками 1923 г., при чем главнейшие должники дороге: Дорпрофсоюз 925.178 руб., Торгуголь—387.930 р., Нефтесиндикат — 181.630 руб.: шефство потребовало расходов около 55.000 рублей.

По чековым перевозкам сальдо в пользу дороги определяется цифрой 2.917.444 р. 74 к.; главный должник — Уполнаркомпрод—на сумму 1.852.086 р. 43 к., борьба с задолженностью коего, принимавшая столь резкую форму, как отказ в подаче вагонов, разбивалась о привиллегированность Наркомпрода, как отправителя спецфонда и продовольствия; далее следует Нефтеторг Юго-Востока на сумму 643.000 руб. и завод Дюмо в Царицыне. Общий счет дебиторов Правления дороги определяется суммой 5.234.300 руб. в дензнаках 1923 года.

С другой стороны, сальдо на 1 мая по кредиту определяется общей суммой 3.292.173 руб., т. е. общее сальдо будет в пользу дороги на сумму около 2.000.000 руб. в дензнаках 1923 года.

Главными кредиторами по разным разчетам являются Транспортоп на сумму 345.769 руб. и Воронежский Губпродком—на 119.538 р.; по чековым перевозкам - 1-ое Акционерное Транспортное О-во—на сумму 914.769 руб., УГКП- 696.219 руб., Ростовский Госбанк—416.371 р., Нефтесклады—220.809 р; остальные - более мелкие суммы.

Задолженность по зарплате и по прочим расчетам и ее динамика, по данным ЦФ, явствует из нижеследующей таблицы:

№№ по пор.	Род задолженности.	На 1-е ноября.	На 1-е декабря.	На 1-е января.	На 1-е февраля.	На 1-е марта.	На 1-е апреля.
		В условных товарных рублях.					
1	По зарплате	191.000	227.000	228.000	250.000	263.000	66.000
2	„ прочим расчетам	—	91.000	38.000	410.000	459.000	193.000

Таким образом, к 1-му апреля дело с погашением задолженности значительно улучшилось, особенно по зарплате.

Затруднения в погашении задолженности заключаются в недостатке средств.

Положение дела инвентаризации дороги на начало июня рисуется в следующем виде.

По оборотному капиталу закончена оценка инвентаря дороги по ценам 1913 года. Ведомости наличия топлива, запасных частей и материалов на 1 октября 1922 г. закончены, оценка их производится, а также корректировка ведомостей, посланных уже в Фин.-Контрольный Комитет.

Что касается определения размеров основного капитала в отношении предметов верхнего строения, искусственных и гражданских сооружений, подвижного состава, электрических станций и сооружений Сл. Связи и Электротехники, то работа эта производится без оценки, ибо инструкции по таковой еще не получены Правлением.

Установление зависимости выручки от повышения тарифов в Отделе Сборов Правления не разрабатывалось ранее и к нему лишь теперь приступлено с апреля месяца.

Во всяком случае, можно уловить, без анализа причин, понижение реальной выручки, выраженной в условных реальных рублях, на 20%, начиная с октября по декабрь включительно, при увеличении за это время коэффицента тарифа—пассажирского на 100% и товарного – на 200%; за время январь—март выручка возрастает и увеличивается на 56%, при увеличении за это время тарифного коэффициента пассажирского на 100% и товарного – на 150%, при чем момент двойного увеличения коэффициента в начале января совпадает с наибольшим относительным увеличением выручки. Установить какую-либо вполне определенную закономерность в изменении выручки при повышении тарифа, при одновременном наличии иных факторов, а именно—недочетов использования и ремонта подвижного состава, заносов и проч. невозможно, но можно считать, что указанное повышение коэффициента не оказывает точно установленного прямого влияния на выручку.

Разница между выручкой и действительным доходом дороги выражается из месяца в месяц превышением последнего над первой в октябре на 31%, ноябре – 25%, декабре – 43%, январе – 27½ и феврале— 38%. Таким образом, дорога в этом отношении находится в неблагоприятных условиях, ибо ей следуют довольно значительные суммы по взаимным расчетам с другими дорогами, а запаздывание этих расчетов, а также указанная выше затруднительность получения по Отделу Взаимных Расчетов денежных знаков, лишает дорогу оборотных средств в нужный момент.

Выручка на 1 пуд груза малой скорости за период сентябрь— декабрь 1922 г. определяется в 3,00 коп., что представляет всего лишь 50% от соответственной цифры 1913 года.

Экономическое состояние дороги.

I. Коммерческие вопросы.

Для выяснения условий коммерческой работы Юго-Восточных железных дорог, оценке таковой предшествует приводимый ниже технический анализ работы подвижного состава и некоторых эксплоатационных коэффициентов.

Цифры перевозочных средств и цифры работы Юго-Восточных железных дорог на квартал январь—март 1923 г. (по данным дороги) в сопоставлении их с соответственными цифрами 1913 г. приведены в нижеследующей таблице:

Наименование данностей.	1923 г.	1913 г.
1. Эксплоатационная длина дороги, вер. .	3.252	3.170
2. Наличие паровозов	1.009	1.014
Из них: а) здоровых	359	804
б) из числа здоров. в хол. резер.	97 [1])	1
в) больных, включая кладбищенск.	650	210
3. Наличие вагонов товарного парка . . .	16 830	26.757
Из них: а) здоровых	12.412	24.963
б) больных.	4.418	1.794
4. Месячный пробег паровозов, верст . .	758.900	2.637.825
Из них: а) с поездами	450.000	1.963.449
б) без поездов	308.800	674.376
5. Месячный пробег поездов		
а) в пассажирском движении	174.100	587.412
б) в товарном движении	256.500	1.328.198
в) в хозяйственном движении	19.400	47.839
6. Пробег вагоно-осей	25.736.000	101.103.000
7. Средний состав поезда в осях.	93	80
8. Средний вес поезда	46.500	35.239
9. Процент порожнего пробега	31	50

Сопоставление этих цифр указывает, что в текущем году на Юго-Восточн. жел. дор.:

1) на один рабочий паровоз в текущем году в месяц приходилось 2890 в. пробега, тогда как в 1913 г. на один рабочий паровоз приходилось

[1]) Включая ожидающие исключения из инвентаря.

3285 в. пробега; таким образом, снижение среднего пробега, приходящегося на один рабочий паровоз, в текущем году определяется в 12% от тех же данностей в 1913 г. Понижение пробега рабочего паровоза частью объясняется простоем в оборотных депо, достигающем в марте месяце для Евстратовских паровозов в Лисках и Черткове до 13—14 часов, в Верховье—14 час., Касторной—17 ч., Валуйки—16 час. Часть простоев в Верховье, Касторном и Валуйках объясняется, до некоторой степени, работой Елецкого и Старо-Оскольского участка лишь в дневное время.

2) В 1913 г. на один рабочий паровоз приходилось 2.485 поездо-верст, тогда как на один рабочий паровоз в 1923 году приходилось 1720 поездо-верст. Таким образом, среднее использование паровоза рабочего парка в продвижении поездов составляет в текущем году лишь 70% от использования в этом отношении паровозов в 1913 году. Для периода апрель—июнь последний процент повышается до 78%.

3) Пробег паровозов во главе поездов в 1913 г. составлял 78% от общего пробега паровозов. В 1923 же году это соотношение пробегов ухудшилось на 19% (для апреля—июня—13%).

4) Средний вес товарных поездов в 1923 г. стоит значительно (на 32%) выше среднего веса поездов в 1913 г., а следовательно, в текущем году и сила тяги двигающей единицы использована в большем своем объеме в сравнении с довоенным временем.

5) Число ось-верст пробега, приходящегося на один рабочий вагон в 1913 году, определялось цифрой 4050, тогда как эта данность в 1923 г. выражается всего лишь в 2073, т. е. почти вдвое меньше, следовательно, средний простой вагонов в текущем году почти вдвое превосходит средний простой вагонов в довоенное время.

6) Следует отметить еще и снижение самой работы поездов в текущем году по сравнению с 1913 годом, а именно: в то время, как пробег пассажирских поездов в 1923 г. упал в 3 раза с небольшим против 1913 г., пробег товарных поездов упал в пять с лишним раз.

Все приведенные сравнения современного положения наличных перевозочных средств и работы подвижного состава с соответственными отчетными данными 1913 г. свидетельствуют об обеспечении работы Юго-Восточной ж. д. перевозочными средствами, при условии правильной постановки дела использования этих средств.

Топливные затруднения, по заявлению дороги, возникают лишь с февраля месяца. Использование транспортных услуг имело место при перевозке угля мобзапаса Донбастопа и ОП Южных жел. дор.

Средняя суточная погрузка и степень выполнения погрузки от заданий, а также прием груженых вагонов от соседних дорог по кварталам текущего сметного года выражены в нижеследующей таблице:

	КВАРТАЛЫ.					
	Октябрь—декабрь 1922 г.			Январь-Март 1923 г.		
	Задано.	Выполн.	% исполн. зап.	Задано.	Выполн.	% исполн.
Грузы Компрода	163	108	66%	98	55	56%
„ Главтопа	217	201	93%	108	54	50%
„ частные	28	129	461%	13	85	654%
„ хозяйственные. .	25	57	228%	24	60	250%
„ прочие	109	39	36%	255	163	64%
Итого . .	542	531	91%	498	417	84%
Принято от соседних дор.	599	405	68%	613	328	54%
Всего . .	1.141	939	82%	1.111	745	67%

В апреле месяце заданная норма 1.082 ваг. в сутки выполнена в размере 78%, при чем погрузка выполнена в 90%, а прием в 64%.

В мае месяце задание значительно снижено—до 901 вагона, процент выполнения повысился до 86%, но в абсолютных цифрах работа дороги уменьшилась, сравнительно с апрелем, с 845 ваг. до 772. Июньская работа повысилась до 981 ваг., при проценте исполнения—91%.

Увеличение хозяйственных перевозок Управлением объясняется перевозкой снежных щитов, шпал и продфонда, подававшегося на мельницы и затем возвращавшегося в распределители. Перевозки эти, по заявлению Управления, совершались в вагонах местного сообщения и, следовательно, не влияли на увеличение недостатка вагонов на дороге.

Цифры приведенной выше таблицы указывают на систематическое падение работы дороги как по сравнению с заданием, так и по сравнению абсолютных цифр собственной погрузки и приема груженых вагонов от соседних дорог. Во втором квартале по сравнению с первым кварталом и цифры суточной погрузки частных грузов также значительно упали. Имея в виду, что в эту последнюю группу перевозок включены были, по свидетельству дороги, в некоторой своей доле, и ведомственные грузы, так как ведомства, в виду установления расчета за провоз наличными деньгами, стали частично предъявлять свои грузы к перевозке в порядке перевозки частных грузов, то это обстоятельство не позволяет строго выяснить динамику цифр „собственно частных“ грузов.

Обращаясь к анализу причин падения работы дороги, следует констатировать почти равную степень падения как цифр собственной погрузки дороги, так и цифр приема дорогой груженых вагонов от соседних линий. Поскольку дорога не отказывала в приеме груженых

вагонов от своих соседей, к ней не может быть предъявлено требование объяснений уменьшения объема ее работы в этом отношении, но что касается до снижения средней суточной погрузки на самой дороге, то устранение этого явления является обязанностью дороги.

Действительно, если указанное снижение имеет своим началом непредъявление груза к отправке, что имело место к некоторой доле плановых грузов Компрода и Главтопа, то другая часть причин все же прямо зависела от самой дороги, тем более, что в районах, обслуживаемых Юго-Восточной железной дорогой, имеется несколько миллионов пудов хлеба, основным препятствием к перевозке коего служит недостаток вагонов, годных под насыпь при отсутствии тары у отправителей и дороги. В последнее время, с апреля месяца, препятствием, по заявлению дороги, служит установление Саратовским ОКП недостаточной выходной нормы по Козлову, вследствие чего перед последним все время накапливались остатки груженых вагонов.

Дорога сама в своих объяснениях намечает основные из этих причин, а именно:

1. Несвоевременная подача вагонов под нагрузку.

2. Техническая браковка подаваемых под нагрузку вагонов (низкое качество ремонта, о чем указывается в отделе ремонта подвижного состава).

3. Неуспешность ремонта вагонов.

4. Ограничения в погрузке.

Несвоевременность подачи подвижного состава под нагрузку явилась следствием недостаточности организации в деле учета и распределения подвижного состава, следствием сравнительно низких эксплоатационных коэффициентов работы подвижного состава (см. ниже) и, наконец, следствием отсутствовавшей на дороге специализации поездов. (Ныне дорога уже ввела у себя, в целях улучшения работы товарных поездов, специализацию, поездов).

Техническая браковка подвижного состава, поданного под нагрузку, указывает на недостаточность как организации технического осмотра подвижного состава, так и организации самого текущего ремонта подвижного состава.

Частое отсутствие вагонов должной категории под погрузку, подтверждает, с одной стороны, недостаточную организованность в деле ремонта подвижного состава, с другой, указывает и на неустановившееся еще правильное распределение имеющихся у дороги средств между работами, непосредственно связанными с текущими неотложными требованиями дороги.

При оценке этого явления необходимо учесть, что установление категорийности вагонов — обстоятельство по своей природе, вызывающее ухудшение оборота подвижного состава, ибо увеличивает затруднения в распределении последнего, приобретающего характер специального подвижного состава со всеми проистекающими из сего последствиями. В настоящее время категорийность уже ликвидируется.

Обращаясь к четвертой из вышеприведенных причин снижения работы Юго-Восточных жел. дор., следует отметить, что прием груженых по Ростову и собственная погрузка дороги на южных ее участках, идущих в северном направлении, заполняли намеченную дорогой норму движения на этой линии. В декабре, как то объясняет дорога, вследствие недостачи смазчиков, выработавших свои месячные нормы часов, и вследствие недодачи паровозов (в числе 15), в пределах южного участка накопилось до 800 невывезенных груженых вагонов, а затем те же причины образовали скопление невывезенных груженых вагонов и по станциям Грязи и Отрожка до 300 вагонов на каждой. Таким образом, к 1 января наличие груженых в северном направлении на линии Ростов—Козлов с 1200 вагонов поднялось до 2100, и еще к 1 февраля эта загруженность выражалась в цифрах 2000 вагонов.

Статистические данные дороги характеризуют эту линию, как наиболее рабочую и поэтому заслуживающую особого внимания.

Такое нарушение нормальной работы дороги не могло не отразиться на ухудшении коэффициентов работы подвижного состава, а следовательно и на снижении количества вагонов, которые могли бы быть поданными под нагрузку.

На все это необходимо обратить сугубое внимание дороги, дабы субъективные причины, пагубно отражающиеся на работе дороги, были бы окончательно изжиты. Если задания Центра в отношении ремонта подвижного состава должны быть исполнены в полном стопроцентном объеме, то, во всяком случае, превышение выполнения этих заданий должно было найти предварительную серьезную критику в отношении правильности определения действительной надобности таких превышений по состоянию современной работы дороги и предварительный полный ответ на вопрос: не является ли более рациональным использование обращенных на указанное превышение средств на усиление иных отраслей хозяйства дороги. Между тем, на ряду со значительным превышением программы НКПС по капитальному и среднему ремонту паровозов, ныне отмечается недостаточная организация текущего ремонта паровозов, вызвавшая недовыпуск паровозов под поезда по сравнению с установленными для сего самой же дорогой нормами, и на ряду со значительным превышением программ НКПС по ремонту пассажирских вагонов, отмечается недодача под погрузку товарных вагонов надлежащего качества. Такая несогласованность наводит на мысль, что превышение исполнения программы НКПС по некоторым заданиям ремонта подвижного состава явилось скорее следствием самостоятельного проявления деятельности на местах, чем было вызвано заранее предусмотренным актом, исходящим от Управления дороги, если, конечно, не было каких-либо особых обстоятельств, препятствовавших своевременному и надлежащему маневрированию ремонтными средствами в широком смысле.

Разрешенные дороге пробеги поездов выполнены, как то усматривается из нижеприведенной таблицы, на протяжении первого квартала

текущего сметного года в размере лишь 87% от задания НКПС, на протяжении второго квартала в размере 81 и третьего—87%, при снижении задания в абсолютных величинах. Недовыполнение этих заданий следует отнести к уменьшению собственной на дороге погрузки и, отчасти, к значительно сниженной против заданий передаче на дорогу груженых вагонов с соседних линий.

Пробеги поездов

в среднем в месяц в 1000 поездо-верст.

К в а р т а л.	Пассажирское движение.			Товарное движение.		
	Задано.	Исполн.	% исп.	Задано.	Исполн.	% исп.
Октябрь—декабрь 1922 г. .	187,8	217,1	116	420,5	310,7	72
Январь—март 1923 г. . .	183,7	174,1	95	376,6	256,5	68
Апрель—июнь " . . .	184,4	180,3	98	351,9	288,4	82
	Хозяйственное движение.			В С Е Г О.		
Октябрь—декабрь 1922 . .	[illegible]	21,1	482	621,1	539,8	87
Январь—март 1923 г. . . .	.	19,4	—	559,8	450,0	81
Апрель—июнь " . . .	21,2	16,2	77	556,9	489,9	87

Пробеги паровозов

в среднем в месяц в 1000 паровозо-верст.

К в а р т а л.	Во главе поездов.			В условном пробеге.				О б щ и й.		
	Задано.	Исполн.	% исп.	Задано.	Исполнено: лин.	Исполнено: станц.	% исп.	Задано.	Исполн.	% исп.
Январь—март 1923 г.	559,3	450,0	81	213,9	61,7	244,1	127	803,3	758,9	91
Апрель	560,3	524,0	94	234,7	161,3	351,1	193	795	977	123
Май	521	497,4	95	198	196,1	196	153	719	793,5	111

Если проанализировать цифры пробега паровозов квартала январь—март 1923 г. и взаимно сопоставить эти цифры в разных видах пробегов паровозов, то оказывается, что от общего пробега пробег паровозов во главе поездов составляет 59,3%, прочий линейный пробег—8,5% и пробег станционный (на маневрах)—32,2%. Этот последний расход — расход пробега паровозов на маневрах — следует признать

слишком высоким, тем более, что средняя цифра пробега паровозов в голове поезда по данным ЦСБ за I кв. 1923 г. по всей сети определяется в 62,3%. Дорога и сама обратила на это внимание и за последнее время уточнила учет маневровой работы изданием соответственных распоряжений и преподанием твердых положений о работе и учете работы маневровых паровозов и установила норму маневрового пробега и резерва при депо, тем не менее следует подчеркнуть дороге необходимость иметь дальнейший неослабный контроль за выполнением линией всех данных ей указаний о порядке ведения хозяйства в этой отрасли железнодорожного дела и всемерно добиваться снижения непроизводительного пробега. Специальная Комиссия ЦБП, производившая в июне месяце подробное обследование вопроса о непроизводительном пробеге, не расходясь по существу в своих выводах с заключением настоящего доклада, отмечает, что часть увеличения непроизводительного пробега должна быть отнесена к недостаткам учета пробегов участками и несогласованности действий Сл. Тяги и Движения, при чем вводимые дорогой улучшения в инструкционном порядке еще не дали надлежащего эффекта.

Из эксплоатационных коэффициентов утилизации подвижного состава следует отметить нижеследующие: коммерческая скорость движения товарных поездов, определяемая в среднем за истекшее полугодие в 13,0—13,5 верст, стоит несколько выше средних цифр по сети—11,9—12,7 верст.

Средний суточный пробег паровозов на первом квартале текущего сметного года определялся в 88,1 верст, ниже среднего по сети лишь на 1% (88,7 верст), во втором же квартале средний суточный пробег паровозов возрос до 99,1 верст и на 6% превзошел уже среднюю по сети (93,5 верст).

Средний суточный пробег рабочего вагона в первом квартале был 38,1 верст, а во втором квартале—38,0 верст. Обе эти цифры стоят несколько ниже средних цифр по сети, а именно, соответственно ниже на 8% (41,4 верст) и на 2% (38,8 верст). При этом оборот вагона в первом квартале определился в 12,6 суток при среднем рейсе груженого вагона в 341 в. и на протяжении второго квартала в 15,0 суток при среднем рейсе груженого вагона в 422 в. Оборот вагона больше заданного НКПС на 26% и на 37%, тогда как средний рейс груженого вагона по заданию НКПС был в первом квартале выше фактического на 15%, а во втором квартале на 15% ниже фактического.

Цифры эти, как о том было упомянуто и ранее, указывают на необходимость со стороны дороги усилить внимание и свой контроль за работой товарного вагонного парка. За апрель месяц средний суточный пробег паровоза понизился до 90,85 в., а пробег вагона повысился до 42,35; для мая месяца это соотношение хуже: пробег паровоза—94,63, а вагона—38,69. В апреле—июне соответственные цифры—99,2 и 38,8.

Во многих отчетах упоминается о проведении в жизнь мероприятий по борьбе с горением букс и по уменьшению времени ремонта отне-

вляемых от поездов вагонов. Сопоставление цифры отцепок 0,48—0,41 на 10.000 осе-верст по Юго-Восточным жел. дор. с нормальной для 1913 г.—0,12—0,15 требует принятия самых решительных мер к сокращению отцепок, премированием соответственных агентов за уменьшение отцепок (введена с 1-го октября 1922 г.), и к сокращению простоя вагонов, путем ремонта подвижными ремонтными бригадами и проч.

Среднюю нагрузку груженых вагонов, определившуюся в первом квартале в 727 п. и во втором квартале в 738 п., следует признать вполне удовлетворительной так же, как и средний вес поездов, выразившийся по кварталам текущего сметного года соответственно в цифрах 45.400 п. и 46.500 п. против заданных норм НКПС в 40.000 п. и 45.000 п. Для Юго-Восточных жел. дор. предельный вес поездов установлен в 47.625 п., вышеприведенные же цифры составляют 95% и 98% от предельного веса, почему надлежит и отметить, что в этом отношении Юго-Восточные жел. дор. значительно подняли продуктивность работы паровозов.

Для апреля и мая, к сожалению, данности хуже: в апреле вес груженого вагона—698 пуд., а в мае—682 пуда.

Обращает внимание на себя доведение Юго-Восточными жел. дор. средней погрузки курсового вагона со сборными грузами до 490 пуд. (за полугодовой период).

Из мероприятий, предпринятых Юго-Восточными жел. дор. в целях улучшения хозяйства в области эксплоатации подвижного состава, заслуживают быть отмеченными целый ряд инструкций и положений, изданных дорогами. Так, изданы руководящие указания в целях уменьшения непроизводительных простоев паровозов в горячем состоянии как в депо, так и под поездами в ожидании отправления поездов со станций; нормировано во времени отправление поездов с распорядительных станций; установлена специализация поездов и ряд других руководящих указаний.

Нормировка отправления поездов с распорядительных станций (введенная с 1 декабря 1922 г. по Козлово-Ростовской линии), по наблюдению Управления, отразилась, главным образом, на сокращении простоя паровозов в ожидании отправления поездов, что выражается следующими цифрами %-ного отношения простоя к общему пробегу паровозо-верст:

1922 год.		1923 год.	
Октябрь . .	6,33%	Январь . .	3,71%
Ноябрь .	6,88%	Февраль . .	3,64%
Декабрь . .	3,63%	Март . . .	3,37%

Образована особая комиссия для разработки твердых штатов по службе Эксплоатации, исходя из возможности наиболее широкого проведения принципов уплотнения работы и максимальной в пределах ука-

заний Кодекса о труде нагрузки на каждого работника, при возможном снижении объема сверхурочных работ.

В результате уплотнения и сокращения штата по службе эксплоатации, число отделений Сл. Эксплоатации уже в настоящий момент сведено к 4, взамен ранее существовавших 7 отделений.

Необходимо дороге эту работу по уплотнению и сокращению штата продолжать и дальше, в отношении возможного по размерам движения и работы дороги полного или частичного закрытия некоторых остановочных пунктов, так как современная интенсивность движения поездов далеко не заполняет наличной пропускной способности линий, о чем свидетельствуют данные ЦУЖЕЛ'а.

Турную езду на Юго-Восточных жел. дор., практиковавшуюся на 2-х участках в период усиленных семенных перевозок, Администрация дороги считает применимой при интенсивных маршрутных перевозках и недостатке исправных паровозов, а в нынешней обстановке вызываемое такой ездой увеличение бригад, ухудшение состояния паровозов, находящихся в руках большого числа людей, нахождение паровоза значительное время в чужом депо и т. д. значительно понижает экономический эффект этой меры.

Фактический пробег паровозных бригад указывает на снижение работы в товарном движении против задания для второго квартала 1922—1923 года, что объясняется указанными выше дефектами в использовании подвижного состава и сокращением перевозок.

№№ по порядку.	Род движения.	С 1 октября по 31 дек. 1922 года.			С 1 января по 31 марта 1923 года.		
		Задание.	Фактич. исполн.	% выполн.	Задание.	Фактич. исполн.	% выполн.
1	Пассажирское . .	2.500	2.757	[illegible]	2.50[illegible]	2.79	112%
2	Товарное . . .	1.50[illegible]	1.450	87%	1.500	1.060	71%
3	Маневровое . . .	—	1.31[illegible]	—	—	1.07[illegible]	—

Вагонные долги с соседними дорогами выражаются по месяцам следующими цифрами:

На 1-ое октября 1922 г. долг за другими дорогами . 349 ед.
„ 1-ое ноября „ „ „ „ Юго-Вост. ж. дор. . 729 „
„ 1-ое декабря „ „ „ „ другими дорогами . 1.147 „
„ 1-ое января 1923 г. „ „ „ „ . [illegible].586 „
„ 1-ое февраля „ „ „ „ „ „ . 666 „
„ 1-ое марта „ „ „ „ Юго-Вост. ж. дор. . 426 „
„ 1-ое апреля „ „ „ „ „ „ „ . 1.523 „
„ 1-ое мая „ „ „ „ „ „ „ . 1.691 „
„ 1-ое июня „ „ „ „ другими дорогами . 698 „
„ 1-ое июля „ „ „ „ „ „ . 3.359 „

Таким образом, в общем,—сальдо в пользу Юго-Вост. ж. д., что объясняется сдачей большого количества груженых, главным образом по Козлову, взамен чего дорога не получала соответственного количества вагонов.

За время осенних усиленных перевозок к 1-му января 1923 г. дорога уменьшила свой парк на 1237 вагонов, а затем для увеличения своего парка к предвесенним семенным и хлебным перевозкам увеличила свой долг КОПС'у.

Переходя к характеристике и оценке непосредственно коммерческой деятельности дороги и не повторяя данных предшествующей части доклада о работе и использовании подвижного состава, считаю необходимым отметить, что реализация деятельности Коммерческого Отдела Правления в области развития перевозок и привлечения грузов встречают препятствия в снижении по ряду причин технической работы дороги.

Сравнительно длительный перерыв применения на транспорте начал коммерческой эксплоатации потребовал определенного восстановления соответственного аппарата и нормальной его работы; неопределенность же конъюнктуры народно-хозяйственной жизни вообще, и в частности на юго-востоке, затронутом голодом, осложнила реставрационную деятельность Правления и, естественно, вызвала апелляцию, быть может действительно излишне частую, к ЦЭКУ, как это отмечает в своем отзыве последнее Управление.

Во всяком случае в оправдание Правления в этом отношении необходимо отметить, что 9 предложений последнего по вопросам регулирования перевозок приняты 160-м конвенционным съездом и центром, издавшим по 5 вопросам общие разъяснительные приказы; на 161-ый съезд Юго-Восточными жел. дор. внесено 7 принципиальных вопросов.

Заслуживают быть отмеченными следующие мероприятия, мелкие по прежнему довоенному масштабу, проведенные в жизнь самой дорогой: 1) допущена перевозка грузов пассажирской скорости в багажных вагонах почтовых и ускоренных поездов; 2) в целях борьбы с гужем, предоставляется ряд удобств в отношении складочных помещений, кредита и проч.; 3) развиваются сборные перевозки, дающие положительный результат; 4) допущена перевозка частных пассажиров в товарных поездах; 5) организована подача вагонов для погрузки на перегоны; 6) временно открывались для грузовых и пассажирских операций ряд закрытых станций; 7) организовывались маршрутные поезда для вывозки сахара, крепежного леса, угля и др.

Некоторые из мероприятий я лично не могу приветствовать, как, например, вывоз с товарными поездами транзитных пассажиров, скопляющихся в узлах (от Лихой до Грязей), для этих целей, да еще по главной линии, могут пускаться бис'ы или производиться прицепка дополнительных вагонов к пассажирским поездам. Комбинация, намечаемая дорогой, облегчает хищения грузов. Также представляется сомнительным предоставление ведомствам, хотя бы и для семенных перево-

зок, права переадресовки без предъявления дубликата. С точки зрения идеи всемерного восстановления доверия клиентов к перевозкам по дорогам, также представляется вредным намерение Юго-Вост. ж. д. провести через Конвенционный Съезд изменения сроков доставки грузов, в смысле их удлинения, в случае отцепок по техническим неисправностям, каковая мера опасна также в отношении ослабления стимула к совершенствованию ремонта подвижного состава.

Общая грузовая работа дороги в пудах выражается следующими цифрами, с сопоставлением ее с работой 1913/1914 г.г., выраженном в процентах:

ПЕРИОД.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	Январь	Февраль.	Март.
1922-1923 г.	21.895.[illegible]	21.579.919	22.0[illegible]	17.111.545	16.720.189	21.860.210
В % от работы 1913—1914 гг.	24%	[illegible]	[illegible]	25%	21%	25%

Средний грузооборот за 6 месяцев представляет 26% от соответственной цифры 1913/1914 г.г.

Проценты грузооборота за апрель, май, июнь и июль определяются соответственными цифрами: 27%, 20%, 20% и 44%, последняя цифра по предварительным данным.

По роду перевозок грузооборот разделяется в процентах, согласно приводимой ниже таблицы, с приведением сравнения с 1913/1914 г.г.

Род Перевозки.	В процентах от общего грузооборота.											
	Октябрь.		Ноябрь.		Декабрь.		Январь.		Февраль.		Март.	
	1921-1922 г.	1913-1914 г.	1921-1922 г.	1913-1914 г.	1921-1922 г.	1913-1914 г.	1922-1923 г.	1913-1914 г.	1922-1923 г.	1913-1914 г.	1922-1923 г.	1913-1914 г.
1) Коммерческая перевозка. . .	81	90	84.5	90	80	90	79,2	86	79	83	80	86
2) Хоз. по коммерч. тарифу .	17	9	13	8,6	17.8	9,3	19.2	13.4	18.5	16,2	17,5	13
3) Воинские . . .	1.1	0.1	1,5	0,5	1.8	0.1	1,1	0,1	2	0.1	2	0.5
4) Грузы пассаж. скорости . . .	0.9	0,9	1	0,9	0,4	0,6	0,5	0,5	0,5	0.5	0,5	0,7

Примечание. За апрель, май и июнь хозяйственные перевозки понижаются примерно до 11%, с соответственным увеличением коммерческих перевозок до 88—88,5%.

Из этой таблицы явствует, что по сравнению с 1913-1914 гг. чисто коммерческие перевозки относительно уменьшились, за счет же

них возросли хозяйственные перевозки в коммерческом движении: последние перевозки имеют тенденцию уменьшения в 1923 году по сравнению с 1922 г., каковое явление необходимо приветствовать, и дороге надо энергично стремиться к их дальнейшему сокращению.

Сравнительное распределение по сообщениям проведено в нижеследующей таблице:

Наименование сообщений.	В процентах от общего грузооборота.											
	Октябрь.		Ноябрь.		Декабрь.		Январь.		Февраль.		Март.	
	1921-1922 г.	1913-1914 г.	1921-1922 г.	1913-1914 г.	1921-1922 г.	1913-1914 г.	1922-1923 г.	1913-1914 г.	1922-1923 г.	1913-1914 г.	1922-1923 г.	1913-1914 г.
Отправление местного сообщения.	34	21	38	21	38	15	34	19	36	16	35	15
Тоже—прямого .	20	23	20	25	27	26	27	23	30	21	30	22
Итого отправления . .	54	44	58	46	65	41	61	42	66	37	65	37
Прибытие в прямом сообщении.	19	21	21	17	14	17	13	20	12	16	12	18
Транзит	27	25	21	27	21	32	26	27	22	30	23	31

Примечание. По данным 1913—1914 г. воинские грузы, хозяйственные, пассажирские и большой скорости не распределены по сообщениям и поэтому данные не вполне сравнимы.

Отправление прямого и местного сообщений составляло в 1922 г. 54% общего грузооборота против 47% в 1913 г.—64% в 1923 году против 44%—в 1914 г.

Прибытие в 1922 г. составляло 15% грузооборота, а в 1913 г.—23%; в 1923 г. прибытие несколько падает до 13%, что наблюдается и с первой четверти 1914 г., когда прибытие составляло 20% перевозок.

Транзит в 1922 г. составлял 25% всех перевозок, а в 1922 г.—30%, в 1923 г.—23%, а в 1914 г.—36%.

Такое соотношение перевозок по сообщениям ставит дорогу в неблагоприятное положение в смысле ремонта вагонов, ибо дороге приходится сдавать на соседние дороги исправные груженые вагоны в значительным количестве.

Своя погрузка и прием от соседних дорог определяются следующими данными:

№№ по порядку.	Погрузка и прием.	За II-ую половину 1922 г.		За II-ую половину 1913 г.		За январь—апрель 1923 г.		За январь—апрель 1914 г.	
		Число вагонов.	% к общ. итогу.	Число вагонов.	% к общ. итогу.	Число вагонов.	% к общ. итогу.	Число вагонов.	% к общ. итогу.
1	Погружено в пределах дороги	80.234	52	292.766	46	51.379	55	177.676	42
2	Принято груженых с соседних дорог . . .	73.201	48	344.572	54	41.217	45	246.818	58

В общем, своя погрузка для 1922/1923 гг. превышает прием с других дорог и довольно устойчиво, тогда как соотношение в 1913/1914 гг. было, примерно, в тех же цифрах, но наоборот. Это же соотношение остается и для периода май—август 1923 г.

Процентное соотношение к цифрам 1914 г. количества погруженных и принятых вагонов понижается для 1923 г. сравнительно с соотношением второй половины 1922 г. к 1913 г.; так, 22% вместо 24%; при чем своя погрузка для 1923 г. незначительно повышается до 29%, вместо 28%—1922 г., а прием понижается до 17% вместо 21% для второй половины 1922 г.; это обстоятельство еще раз подтверждает ослабление работы дороги во второй половине операционного полугодия.

При разделении грузооборота по роду груза, на первом месте во второй половине 1922 г. оказываются хлебные грузы в количестве 36.476.803 пудов, что составляет 37,5% от всех грузов вместо 22,8% в 1913 г.; уголь, уступивший хлебу первое место, каковое он занимал в 1913 г., перевезен в количестве 15.945.503 п. или 16,4% всех грузов вместо 26,2% в 1913 г.; нефти перевезено 9.923.327 пудов или 10,2% всех грузов вместо 3,8% в 1913 г.; лесных грузов перевезено 13.045.504 пуда или 13,4% всех грузов вместо 6,8% в 1913 г.; прочие грузы в количестве 21.746.893 претерпели значительное относительное уменьшение, занимая лишь 22,4% от всех грузов, вместо 40,4% в 1913 году.

Перемещение грузов произошло в сторону уменьшения таковых, обслуживающих промышленность, а именно: уменьшилось участие угля и прочих грузов в перевозках; это явление находит себе объяснение в экономической части доклада.

Юго-Восточные железные дороги занимают положение дороги-отправительницы, что подтверждается приведенным выше распределением грузов по их родам; это обстоятельство, кроме затруднений в области ремонта вагонов, о чем говорилось выше, влечет за собой также и кредитование перевозок Юго-Восточными ж. д., ибо расчет за перевозку с дорогами, выдающими груз его владельцу и фактически получающими за

Юго-Вост. ж. д. плату, затягивается на 2—3 месяца, при падающей покупательной способности денег.

Грузовые потоки за период октябрь—декабрь 1922 г. и их соотношение с таковым 1913 г. определяется следующими цифрами:

Наименование линий.	Пудо-верст. в миллионах.		% отношение 1922 г. к 1913 г.
	Октябрь—декабрь 1913 г.	Октябрь—декабрь 1922 г.	
Грязи-Царицын . . .	[illegible]	1.[illegible]47	20%
Орел-Грязи	[illegible]	[illegible]	17%
Козлов-Ростов	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Харьков-Балашов	21.540	1.8[illegible]0	[illegible]
Елец-Валуйки	[illegible]	[illegible]	10%
Лихая-Царицын	[illegible]	[illegible]	7%

Анализ этих цифр свидетельствует до некоторой степени об устойчивости потоков по основным первым трем линиям, при чем вперед выдвинулась линия Козлов—Ростов, которая является соединяющей Москву с Кавказом и проходит по населенной и сравнительно более культурной местности, оживающей ранее прочих районов.

Некоторое понижение работы линии Орел—Грязи и значительное линий Харьков—Балашов и Елец—Валуйки объясняется прекращением экспорта к западным портам. Громадное понижение работы линии Лихая—Царицын, кроме неурожая, может быть объяснено замиранием сравнительно с довоенным временем работы Волги, как сплавного пути. Дальнейшие данные за январь—июнь 1923 г., в общем, сохранят соотношение приведенной выше таблицы.

Средний пробег одного пуда груза близок к 1913 г. для октября: в 1922 г.—302 вер., в 1913 г.—264 вер. с превышением для 1922 г. Начиная с ноября, цифры пробега 1922 г. ниже нежели для 1913 г.: ноябрь 1922 г.—289, 1913 г.—303; декабрь 1922 г.—290, 1913 г.—347 и январь 1922 г.—267, 1913 г.—322 вер.

Средняя густота движения на одну версту эксплоатационной длины в период август—декабрь 1913 г.—32.508 пудо-верст, в тот же период 1922 г.—лишь 8.820 пудо-верст или 27%.

Выгрузка вагонов вполне удовлетворительна и характеризуется следующими цифрами:

1922 г.	Подано.	Выгружено.
Октябрь	15.351	15.254
Ноябрь	16.250	16.147
Декабрь	11.345	11.270

Встречные перевозки на Юго-Вост. ж. д. наблюдались, главным образом, у Наркомпрода и в сравнительно незначительном количестве. В период осенней кампании было зарегистрировано 393 вагона встречных перевозок, объясняемых неприятием хлеба Лискинским элеватором, вследствие его неисправности, и направлением Губпродкомом груза в обратном направлении.

Другой случай встречного течения груза имел место при отправке подсолнечного семени со ст. Давыдовка в Анну и в то же время из Колодезной в Алексеевку.

Довольно устойчивые цифры имеет привлечение грузов в порожнем направлении, что свидетельствует о достижениях в этой области, имея в виду общее снижение за это время вообще объема перевозок.

		Вагонов.
1922 г.	октябрь	6.932
	ноябрь	5.493
	декабрь	5.887
1923 г.	январь	5.194
	февраль	5.031
	март	5.870
	апрель	4.887
	май	4.380

Ликвидация невостребованных грузов и багажа определенно требует принятия дорогою каких-то мер для устранения убытков дороги, не выручающей продажей грузов и багажа сумм, следуемых дороге за хранение и перевозку.

Первоначально организованные 5 аукционерн. складов: Воронеж, Борисоглебск, Царицын, Ростов и Елец (из коих 2—Борисоглебский и Елецкий—закрыты вследствие малодеятельности) дали следующие результаты по продаже:

МЕСЯЦЫ.	Число ликвидированных отправок.	Сумма платежей, лежащих на грузах.	Выручено от продажи.	Недовыручено.	Перевыручено.
1922 г.					
Октябрь	100	19.046	7.051	11.995	—
Ноябрь	94	11.018	10.669	349	—
Декабрь	68	23.900	13.374	—	19.474
1923 г.					
Январь	198	91.138	34.384	56.754	—
Февраль	141	71.846	20.791	51.055	—
Март	131	113.985	46.609	67.376	—

Количество отправленных пассажиров по проданным билетам Юго-Восточ. ж. д. за октябрь 1922 г.—март 1923 г.

МЕСЯЦЫ.	Количество выданных билетов.		
	Местное.	Прямое.	Всего.
1922 г.			
Октябрь	209.045	18.162	227.207
Ноябрь	206.999	18.131	225.130
Декабрь	194.751	17.994	212.745
1923 г.			
Январь	116.387	15.425	132.312
Февраль	88.350	11.244	99.594
Март	102.744	13.773	116.517
Апрель	123.231	14.385	137.617
Май	133.315	15.601	140.006
Июнь	148.778	28.063	176.841

Динамика цифр по месяцам свидетельствует о значительном снижении перевозок во втором квартале операционного периода; если даже исключить февраль (снежные заносы), все же снижение настолько значительно, что объяснить его только сезонностью нельзя и надо признать, что здесь сыграло роль повышение коэффициента тарифа, особенно резкое для конца 1922 г. и начала 1923 г., когда коэффициент пассажирского тарифа удвоился (число пассажиров почти вдвое уменьшилось).

Число пассажиро-верст на Юго-Восточных ж. д. за октябрь 1922 г.—декабрь 1922 г. по сравнению с 1913 г.

МЕСЯЦЫ.	1922—1923 г.		1913 г.	
	Количество пассажиро-верст.	Число пассажиро-верст на 1 вер. дороги.	Количество пассажиро-верст.	Число пассажиро-верст на 1 вер. дороги.
Октябрь	29.313.121	9.334	111.394.923	31.254
Ноябрь	29.049.622	9.272	95.544.372	29.380
Декабрь	26.361.761	8.414	91.933.161	28.270
Январь	19.439.616	6.208	89.771.832	27.665
Февраль	16.211.669	5.182	90.191.178	27.909
Март	18.383.191	5.866	102.401.273	31.420

Среднее число пассажиро-верст на 1 версту дороги для 1922 г. определяется цифрой около 30% от 1913 года, символизируя, таким образом, работу пассажирского движения на дороге. Сопоставление этого процента с средним процентом—26 для всего грузооборота, по сравнению с 1913 годом, свидетельствует о сравнительном повышении пассажирского движения по отношению к товарному (сравнительно с довоенным временем).

Увеличение пассажирского движения сравнительно с грузовым, при сопоставлении с данными 1913 года, подтверждается также следующими данными: в квартал январь—март 1923 года пассажирское движение составляет по пробегу поездов около 43% от всего пробега, тогда как в 1913 году лишь 30%; кроме того, выполнение пробегов пассажирских поездов определилось в 116% от задания для октября—декабря 1922 г. и в 95% для января—марта 1923 г., против соответственных цифр выполнения по товарному движению—72 и 68%. В докладах Правления проглядывает определенная тенденция развития пассажирского движения как в направлении увеличения числа поездов, так и создания обстановки движения, привлекающей пассажиров.

Само по себе такое направление деятельности дороги является соответствующим общим принципам транспортного предприятия, но, вместе с тем, тяжелое финансовое положение транспорта определенно диктует необходимость более или менее точного определения доходности того или иного рода движения, чтобы политику поощрения и развития пассажирского движения поставить в прямую зависимость от экономических результатов.

Опыт дореволюционного времени определенно указывал на убыточность пассажирского движения и доходность товарного, это же соотношение имеет место и теперь, особенно при поездах типа скорых и почтово-пассажирских.

Населенность поездов, по данным Управления дороги, достаточно высока, характеризуется следующими процентами заполнения мест в поездах по месяцам:

Октябрь	1922 г.	—96%
Ноябрь	„ „	—81%
Декабрь	„ „	—94%
Январь	1923 „	—89%
Февраль	„ „	—71%
Март	„ „	—89%

Средний % заполнения — 87%.

Средняя дальность пробега пассажира и число пассажиров на о[illegible] определяется по данным Управления по месяцам:

№№ по порядку.	МЕСЯЦЫ.	Средняя дальность пробега одного пассажира.	Среднее число пассажиров на [illegible].
	1922 год.		
1	Октябрь	129	[illegible]
2	Ноябрь	129	[illegible]
3	Декабрь	133	[illegible]
	1923 год		
4	Январь	147	[illegible]
5	Февраль	170	[illegible]
6	Март	163	[illegible]
7	Апрель	143	
	Средняя за 7 месяцев	[illegible]	[illegible]

Цифры дальности колебались неравно, в зависимости от увеличения стоимости проезда, цифры населенности не все имеют более или менее устойчивый характер. И одна и другая цифры по Юго-Восточным ж. д. превышают средние ориентировочные по смете НКПС.

В области тарифов само Правление признает, что деятельность дороги можно считать недостаточно урегулированной. Одновременно Управление отмечает недостаток инициативы и самостоятельности Коммерческого Отдела Правления, в руках коего сосредоточено вообще все коммерческое дело дороги и, в частности, дело тарифов. Кроме того, ряд запросов в Центр по мелочным вопросам, подтверждая до известной степени приведенную суровую оценку, свидетельствует о некоторой, быть может, излишней осторожности, вызывающей замедление решений по вопросам компетенции Правления. В виде конкретных примеров можно указать на ходатайство о прекращении перевозок угля на открытом подвижном составе, о предоставлении права, при перевозке частной живности, требовать уплаты за провоз при отправлении и т. д.

Еще одним подтверждением указанного выше служит слабое использование права Правления установления местных тарифов: до мая месяца с. г. установлен лишь один местный тариф для ветви Ростов—Дон—Таможня и есть сообщение Правления, что проведена подготовительная работа по установлению местных тарифов на ветвях и линиях Елец—Валуйки, Таловая—Калач, Графская—Рамонь и Анна—Графская.

Учитывая обилие на Юго-Восточных ж. д. линий III-й категории и ветвей и определенно выявившееся (см. ниже) последовательное развитие местных перевозок, нельзя не пожалеть о слабой практике приложения местных тарифов (в июльском отчете приведены данные об оживлении деятельности дороги в этом отношении). Вместе с тем, нельзя не

отметить, что Правлением предпринимаются широкие экономические обследования работы дороги, а также и экономические обследования районов (в частности Воронежского); быть может, эти обследования и дадут Правлению предпосылки, необходимые, по его мнению, для установления надлежащей линии коммерческой деятельностью дороги.

Организационный дефект сосредоточения дела экономических обследований в Отделе Статистики в настоящее время устранен, и эта работа сосредоточивается в Коммерческом Отделе Правления.

Основной причиной неналаженности тарифного дела Правление считает, и не без достаточных оснований, расстройство соответственного аппарата дороги в период бесденежных перевозок; это же обстоятельство, конечно, повлияло вообще отрицательным образом на коммерческую деятельность дороги, как указывалось выше. Неблагоприятным фактором в этом же отношении является отсутствие и недостаток руководств, каковой недочет постепенно выправляется. В этой области Правлению определенно надо поставить в план большую работу инструкционного характера и политику систематического подбора опытных работников.

По силе изложенного выше, центр деятельности дороги пока находится в организационно-инструктивной ее части; переход к творческой инициативной коммерческой и тарифной работе надо поставить первоочередной задачей Правления.

Усиление этой работы облегчается посылкой в самое последнее время Центром указаний по методу определения себестоимости перевозок. Правление отмечает отсутствие систематизированных руководств о коммерческих операциях, долженствующих объединять огромное количество отдельных руководящих указаний Центра, а также отсутствие расчетных таблиц для исчисления провозных плат, что чрезвычайно затрудняет работу кассиров, особенно при дополнительном пересчете по тарифному коэффициенту; последнюю работу также необходимо облегчить округлением тарифных ставок.

Правлением проведено в жизнь постановление о местном сборе, потребовавшее много работы по сношению с местными Исполкомами; издан свод льготных тарифов; составлена таблица поверстных расстояний местного сообщения; составленный пассажирский алфавит задерживается ожиданием издания Центром дополнений и изменений к объединенному Сборнику поверстных расстояний; обнаруженные дорогой неправильности в Сборнике сообщены Центру; специальных распоряжений потребовало взимание с государственных учреждений плат натурой; изготовлен перечень распоряжений, систематизированный по отдельным операциям.

Оплата тарифа натурой повышается по данным выручки дороги за февраль месяц 1923 г. в сумме 151.949 руб. (дзн. 1923 г.) и в марте — 1.806.176 руб.; принимая во внимание, что эта натуральная оплата заключается главным образом в угле, непосредственно потребляемом

дорогой для основной ее цели—перевозок, это явление следует сугубо приветствовать. Еще один случай натуральной оплаты предвиделся Правлением в виде получения сахара—1.300 пудов с Рамоньского сахарного завода; результаты его реализации в отчетах Правления не указываются; но предположение обращения средств от реализации в оборотный капитал Торговой Части Правления представляется, по моему мнению, нарушающим кредитную дисциплину.

Арендная деятельность характеризуется нижеследующей таблицей, из коей явствует, что главным образом сдаются складочные помещения, преимущественно органам Наркомпрода, при чем арендная плата в значительной мере записывается долгом и Юго-Вост. ж. д. приходится принимать довольно энергичные меры, вплоть до прекращения подачи вагонов, для покрытия задолженности НКПродом.

Прочие сделки касались сдачи мелких ветвей, участков, буфетов, парикмахерских и проч. Только в самое последнее время приступлено к оформлению договорами работы угольных ветвей района Шахтного—центра угольной промышленности для Юго-Вост. ж. д. (см. таблицу на стр. 37).

Общая площадь сданных складочных помещений достигла 70% от всей площади исправных пакгаузов, но затем, начиная с марта, арендуемая площадь обнаруживает тенденцию к снижению, что объясняется отчасти окончанием реализации урожая, но главным образом открытием с марта месяца операций по краткосрочному хранению, каковые за март и апрель выразились в приеме 327.000 пудов и выдаче со складов 235.000 пудов, при чем причиталось дороге 165.400 руб. (в зн. 1923 г.), поступило в кассу наличными 89.400 руб., на получателей переведено 76.000 руб.

Абсолютные размеры номинальной выручки по указанным арендным статьям, а также ее соотношение с общим доходом дороги, все же свидетельствует о некотором постепенном возрастании ее, за исключением мая и июня, при сравнительном малом удельном весе этого дохода в общем балансе дороги, ослабляемого еще вынужденным кредитованием дорогою пользователей.

В виду изложенного, а также по соображениям о вредности для коммерческой деятельности дороги монополизирования складочных помещений в руках посторонних дороге, следует сокращать сдачу в аренду и организовать долгосрочное хранение с ссудными операциями для привлечения груза в склады дороги.

В этом же направлении может сыграть положительную роль организация приписных складов.

Работа вспомогательных предприятий и городских станций (Воронеж, Ростов, Царицын) характеризуется цифрами, приведенными в таблице, помещенной на стр. 38.

№№ по порядку.	МЕСЯЦЫ.	Сдача [illegible], уч-стки, буф. и киоск.		Сдача складочных помещений (пакгауз., платформ, [illegible]).				% отношение к доходу по дороге.	
		Число сделок.	На сумму, в знак. 23 г.	Число помещений.	Площадь, в кв. саж.	На сумму, в знак. 23 г.	[illegible]	Номин.	Фактич.
	1922 года.								
1	Октябрь	[illegible]	1.700	112	7.550	[illegible]	15.850	[illegible]	[illegible]
2	Ноябрь	[illegible]	16.400	125	10,[illegible]	62.250	[illegible]	1,03	0,65
3	Декабрь	[illegible]	18.500	120	9.430	101.410	67.600	1,05	0,36
	1923 года.								
4	Январь	19	71.160	151	13.600	530.000	414.900	2,[illegible]	0,74
5	Февраль	36	73.900	151	13.700	828.100	747.068	2,83	0,32
6	Март	[illegible]	132.050	112	13.575	1.031.000	762.000	1,52	0,54
7	Апрель	51	205.400	[illegible]	13,000	1.154.000	1.058.000	1,71	0,65
8	Май	80	237.560	[illegible]	16.612	1.294.[illegible]	1.180.000	1,34	0,16
9	Июнь	2	362.800	98	11.[illegible]	416.719	544.800	0,54	0,27

Наименование операций.	Род един.	Октябрь 1922 г.	Ноябрь 1922 г.	В % отношении от предыдущего месяца.	Декабрь 1922 г.	В % отношении от предыдущего месяца.	Январь 1923 г.	В % отношении от предыдущего месяца.	Февраль 1923 г.	В % отношении от предыдущего месяца.	Март 1923 г.	В % отношении от предыдущего месяца.	Апрель 1923 г.	В % отношении от предыдущего месяца.	Май 1923 г.	В % отношении от предыдущего месяца.	Июнь 1923 г.	В % отношении от предыдущего месяца.
Продано билетов и плацкарт	Шт. . .	17.765	16.129	91	16.004	89	12.097	82	10.131	80	14.861	147	12.763	86	15.255	120	21.442	140
Переработано в отправках багажа и грузов пассажирской и малой скорости.	Отправлений.	2.443	2.491	102	3.745	150	1.761	50	1.741	99	2.565	150	1.840	72	2.680	145	3.496	130
Комиссионный сбор.	р., в дзн. 1923 г.	51.036	56.110	—	69.708	—	64.891	—	86.768		157.019	--	294.902	158	404.973	137	551.935	136
	В усл. тов. руб.	9.524	6.234	65	5.163	83	4.056	79	4.338	107	7.460	172	8.443	113	8.063	96	7.611	94

Анализ данной таблицы указывает, что существенного развития операции городских станций не имеют, ибо только количественное изменение операций имеет показательное значение, так как комиссионный сбор в абсолютном денежном измерении колеблется в ту или иную сторону и находится в прямой зависимости от тарифного коэффициента, изменяющегося, вообще говоря, не по какому-либо определенному закону; в частности, когда этот коэффициент на январь сделал резкий скачек в 2 раза, число операций упало до 82% по билетам и до 50% по отправкам груза, сравнительно с предыдущим месяцем; комиссионный же сбор, выраженный в условных товарных рублях, составил лишь 79% от сбора предыдущего месяца. В общем же говоря, число операций и сбор в марте понизились сравнительно с октябрем; при этих условиях намерение Правления открыть городскую станцию в Астрахани нуждается в обосновании весьма осторожным подсчетом. Наиболее работающая из станций—Ростов.

Самим Правлением указывается и причина слабой работы Царицынской и Ростовской станций—недостаток порожних вагонов, годных для погрузки в прямом сообщении. Таким образом, объективная обстановка, очевидно, еще не благоприятствует развитию этих операций, все же давших чистый доход за 9 месяцев около 600.000 руб. дзн. 1923 г.

Данные за апрель, май и июнь несколько улучшают положение, хотя, конечно, тут есть зависимость от сезона—лета.

Ссудные операции под грузы за обследуемый период не имели места, лишь в февральском отчете содержится указание на намерение организовать выдачу таких ссуд; такое замедление организации одной из операций коммерческого характера находит себе объяснение в хроническом недостатке денежных средств у дороги (см. финансовые вопросы и снабжение).

В число приведенных выше операций, являющихся также мерами привлечения грузов, необходимо включить создание запаса тары, в виде мешков и проч., для сдачи их в аренду грузоотправителям, на началах возврата, ибо отсутствие тары служит одним из препятствий к развитию предложения груза к перевозке.

Увлечение местных НКФовских агентов целями фиска граничит с мерами отвлечения грузов от дороги; так, на линии выяснилось, что от отдельных отправителей, грузивших десятки пудов, требовалась выборка документов на торговлю и, кроме того, дорогу запрашивают об отправителях в тех же целях; по сообщению местных агентов дороги эти меры вызвали уродливое явление—отправку от подставного владельца, имеющего торговые свидетельства. Не привлекает также грузов и монополия на погрузочные и разгрузочные операции по высоким сравнительно ставкам ОМЕС'а; поскольку эта монополия имеет основание в крупных городских центрах, где указанные операции имеют сравнительно массовый и систематический характер, постольку же она приобретает уродливые формы, по заявлению агентов на местах, в отношении грузов, доставляемых на станции крестьянами, выполняющими своим лич-

ным трудом или трудом семь. спутников-родственников погрузку и выгрузку.

Переходя к вопросу обеспечения сохранности доставки и целости грузов, ниже приводится таблица.

№№ по порядку.	МЕСЯЦЫ.	Число случаев хищения.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Примечание.
	1922 года.					
1	Октябрь	67	—	[illegible]	[illegible]	1) Из них 1.057 [illegible]
2	Ноябрь	[illegible]	—	[illegible]	10010	
3	Декабрь	[illegible]	273.700	2.260	10016	
	1923 года.					
4	Январь	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2) Из них [illegible] в Ростове [illegible]
5	Февраль	[illegible]	75.602	[illegible]	[illegible]	
6	Март	61	[illegible]	1.123	[illegible]	
	Итого	—	—	23.745		
7	Апрель	[illegible]	[illegible]	114	[illegible]	
8	Май	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
9	Июнь	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
10	Июль	15	[illegible]	[illegible]		

В апреле месяце, по данным Правления, заметно резкое понижение хищения—114 пуд. на сумму 4.576 руб. зол.; за май—22 пуд. на сумму 2.325 руб.; июнь дает повышение до 200 пуд. на сумму 5.190 руб. Рекордными являются ноябрь 1922 г. и февраль 1923 г., при чем хищения, главным образом, коснулись топлива, в виду холодного времени, и для февраля местом хищений оказался Ростов, испытывавший в это время топливный кризис. Увеличение хищений, по сообщению Правления, объясняется недостатком освещения и ограждения станций, а также недостатком охраны. Последнее обстоятельство находится в некотором противоречии с указанием Административного Управления, что на Юго-Восточных жел. дор. наличное число агентов охраны на 1 марта, 1.369 чел., превышает твердый штат, установленный в 1.450 чел.

Дорога провела в ударном порядке кампанию борьбы с хищениями и этой борьбой объясняет резкое снижение хищений за март; в какой мере в данном случае играет роль наступление теплого времени, конечно, установить невозможно. Этот же криминальный момент вызвал посылку

Административным Управлением инспекции для выяснения обстоятельств и выработки мер борьбы.

Дорожная Комиссия относится отрицательно к методу борьбы с усилением материальной заинтересованностью агентов, непосредственно причастных к перевозке багажа и грузов, и надо сознаться, что такая мера, с этой точки зрения, может иметь лишь короткое действие и не может служить постоянной мерой.

Положение же дорог претензий выступает в подробностях из ведомости движения претензионных дел о возврате переборов и о вознаграждения за просрочку в доставке грузов и движения претензионных дел о недостаче, порче и утрате грузов и багажа.

Число первого рода претензий по переборам и просрочке возрастает с каждым месяцем как по числу дел, так и по суммам (хотя последние и выражены в дензнаках 1923 г., что делает невозможным точное сопоставление); этого рода претензии сравнительно успешно рассматриваются, так, при числе дел 423 по 2.655 накладных, поступивших с октября по апрель включительно, исполнено рассмотрением 304 дел по 2.031 накладной. К сожалению, динамика цифр за май, июнь и июль не вносит существенных изменений в это дело.

В своих объяснениях по вопросу о большом числе кредитных переборов Правление сообщает, что некоторые из этих переборов объясняются опозданием распоряжения Тарифн. Отд. ЦУЖУ, а именно: 1) телеграмма о понижении тарифа на картофель с 10/X пр. г. была послана из Москвы лишь 11 X, а получена Коммерческим Отделом Правления лишь 12 X; 2) телеграмма об отсрочке тарифа, введенного в действие с 1 VII на перевозку каменного угля, нефтяных грузов, посланная из Москвы 1 VII, была получена на месте лишь 3 VII; 3) о продлении этой отсрочки после 1 сентября была дана телеграмма из Москвы лишь 4 IX, полученная Коммерческим Отделом 7 IX. Это оправдание, конечно, может служить лишь частичным объяснением. На понижение переборов, конечно, должно повлиять ожидаемое на местах издание готовых расчетных таблиц на массовые перевозки (хлебные, нефтяные, лесные и другие).

Несовершенство тарифов (часть 1-я Общего Тарифа до сего времени не переиздана), недостаток руководств, частое изменение тарифов, передаваемых с искажением телеграммами, недостаток квалификации младших коммерческих агентов — являются объективными обстоятельствами, благоприятствующими увеличению претензий. Претензии о просрочках объясняются плохим качеством ремонта вагонов (отцепки), а также редкостью движения по линиям 3-й категории и подъездным путям.

Претензии о недостаче, порче и утрате свидетельствуют о необходимости принятия энергичных мер как по их, так сказать, профилактике, так и по ускорению рассмотрения.

В среднем за 1922 г. в месяц число утрат и недостач доходило до 57.000 пуд., за пять же месяцев 1923 г. возросло до средней месяч-

ной цифры около 65 тысяч пудов и обнаруживает тенденцию увеличения из месяца в месяц. Сопоставление утрат и недостач с хищениями свидетельствует о незначительных достижениях дороги в борьбе с хищениями, ибо утраты и недостачи аннулируют по существу указанные достижения.

Из месяца в месяц число дел и отправлений, а также и сумма претензий возрастают, особенно последние.

За время с октября по апрель (включительно) число дел определяется цифрой 1.364 по 2.603 отправкам. Из них рассмотрено всего лишь 668 дел по 1.269 отправкам и осталось нерассмотренными 696 дел по 784 отправкам; хотя май месяц и дает увеличение числа рассмотренных претензий до 470 штук в один месяц, но все же на ускорение рассмотрения претензий необходимо обратить внимание и, казалось бы, этому делу можно было бы частично помочь, ускорив прохождение расследований по актам на линии.

Принятие дорогой мер тем более необходимо, что последующие данные за май, июнь и июль в конечном счете повышают число не рассмотренных дел до цифры 894.

Меры, принимавшиеся дорогой для предупреждения недостач грузов, направлялись, главным образом, к усилению репрессий за хищения и развитию внезапных ревизий. Из мер организационного характера можно отметить: отказ от облегчения по приему дорогой вагонов без пломб, с нарушенными закрутками, усиление инструкторской работы линии по производству расследований, выработку инструкции о премировании раскрытия хищений, повышение вознаграждения некоторых линейных агентов. Явление недогруза при отправлении вызвало со стороны Правления специальный приказ для борьбы с этим хищением в скрытой форме. Кроме того, конечно, улучшение ремонта вагонов должно занять одно из главных мест по борьбе с недостачами и порчей груза.

Торговые операции ведутся специальной Торговой Частью Хозяйственного Отдела Правления и, насколько можно уловить из отчета, деятельность этой Части не развивается существенным образом, вследствие недостатка оборотных средств, хотя и принимаются не совсем обычные средства к усилению этих средств, как указывалось выше.

За отчетный период торговые операции, главным образом, сосредоточивались в обмене легкой мануфактуры на продукты питания, последние же направлялись в специальную базу в Верховье для обмена на обтирочный и подбивочный материал. Отдельные операции с хлебом, судя по отчету, не протекали гладко, ибо хлеб на 20.000.000 руб. при общем недостатке средств на дороге, не мог быть в ноябре реализован по коммерческим соображениям.

Данность о чистом доходе от торговых операций появляется лишь в мартовском отчете и указывается этот доход в 185.782 руб. (ден. знаки 1923 г.).

Приложение.

ДВИЖЕНИЕ ПРЕТЕНЗИОННЫХ ДЕЛ.

Положение работ по претензиям о возврате *переборов* и о вознаграждении *за просрочку* в доставке грузов, предъявленных к Ю.-В. жел. дор.

РОД ПРЕТЕНЗИЙ.	Поступило.			Полностью рассмотрением.					Осталось в производстве на след. месяц.		
	Дел.	Наклад.	На сумму.	Дел.	Наклад.	Удовлетв. на сумму.	Отклонено на сумму.	Отослано на дорогу назн. на сумму.	Дел.	Наклад.	На сумму.
1922 г.											
В октябре.											
Перебор	23	40	6.772,83	16	16	87,80	1.049,92		31	65	10.794,73
В ноябре.											
Перебор	44	256	60.173,67	30	63	1.168,75	7.995,86	—	55	252	61.862,79
В декабре.											
Перебор	47	429	58.757,91	36	101	822,58	56.012,13	—	63	589	63.775,99
Просрочка	7	42	6.140,98			—	—	—	7	42	6.146,98
1923 г.											
В январе.											
Перебор	38	574	31.842,89	37	296	[illegible]	1.520,17	983,18	67	868	65.980,00
Просрочка	5	20	730,28	3	4	—	760,85	—	—	—	6.116,28
В феврале.											
Перебор	67	179	13.068,51	27	266	11.312,76	4.520,76		107	1071	111.412,99
Просрочка	4	[illegible]	2.114,51	3	6	—	3.328,74	2	19	60	1.992,15
В марте.											
Перебор	115	426	111.046,99	66	518	59.968,61	14.586,79	13.393,66	156	679	157.570,89
Просрочка	13	39	22.595,88	8	55	112,47	3.758,95	250,00	15	41	21.516,61
В апреле.											
Перебор	88	587	177.195,98	73	357	3.357,86	—	—	—	—	—
Просрочка	31	92	70.628,11	15	41	1.351,81	98.101,60	1.998,88	171	909	231.006,11
Итого	485	2.952	—	303	2.051		8.134,13	2.371,19	34	95	88.121,59

Приложение.

Движение претензионных дел с 1 X—22 г. по 1 V—23 г. о недостаче, порче и утрате грузов и багажа.

Наименование месяцев.	Поступило в течение месяца.			Из них рассмотрено. Отклонено.			Передано арт. дорогам для непосред. ственного рассмотрения.			Удовлетворено. За счет Ю.-В. ж. д.			Чужих дорог.			Армии.			Всего рассмотр. но.			Осталось нерассмотренных на 1 число след. месяца.		
	Дел.	Отправок.	На сумму.	Дел.	Отправок.	На сумму.	Дел.	Отправ.	На сумму.	Дел.	Отправок.	На сумму.	Дел.	Отправок.	На сумму.	Дел.	Отправок.	На сумму.	Дел.	Отправок.	На сумму.	Дел.	Отправок.	На сумму.
Октябрь	16	237	20.970 67	9	236	19.357 57	3	4	1.310 90	—			1	1	0 10	—		—	16	2[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 00
Ноябрь	120	168	[illegible]	[illegible]	102	54.[illegible] 40	3	3	1.046 5[illegible]	2	2	129 95	3	[illegible]	50 [illegible]	—		—	91	110	55.[illegible] 21	42	51	25.755 17
Декабрь	18[illegible]	131	50.932 81	[illegible]	158	45.517 49	5	5	1.622 19	2	2	117 [illegible]	4	4	140 00	—		—	102	169	50.[illegible] 51	67	73	31.[illegible] 45
Январь	111	278	245.257 81	77	187	54.578 87	14	15	69.872 98	7	9	2.61[illegible] 44	4	4	282 80	—		—	10[illegible]	215	127.179 [illegible]	77	246	152.425 89
Февраль	80	147	[illegible] 13	51	1[illegible]	58.315 16	22	2[illegible]	[illegible].141 78	2	2	175 78	—		—	—		—	75	[illegible]	1[illegible].662 95	82	17[illegible]	[illegible]
Март	17[illegible]	251	[illegible]17.161 73	72	177	[illegible]	23	26	[illegible]	[illegible]	2	[illegible] 40	4	4	275 10	—		—	10[illegible]	271	31[illegible].1[illegible] 3[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]71.5[illegible]
Апрель	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]15.[illegible]40	9	9	[illegible]	[illegible]	9	17.[illegible] 87	9	9	1.[illegible] 10	1	1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 61

За этот месяц рассмотр. [illegible] претенз., из коих удовлетворено 80 [illegible] 21 и отклонено 406 по формальным причинам.

Экономические вопросы.

При оценке экономического состояния дорог и тяготеющей к ним территории, необходимо иметь в виду, что Юго-Восточные жел. дор. со всем комплексом народного хозяйства, базирующегося на эти дороги, пострадали от гражданской войны, вероятно, более, чем какая-либо иная территория СССР, кроме того, голод 1921/1922 года на юго-востоке и на Волге также отразился чрезвычайно неблагоприятно на жизни дорог.

Одновременно нельзя не отметить, что Юго-Восточные жел. дор. по своему начертанию, связи с великим водным путем—Волгой, расположению в хлебородной местности с интенсивным, сравнительно, сельским хозяйством, твердой базой топливоснабжения в виде донецкого угля и нефти Северного Кавказа (Грозный)—обладают потенциальными возможностями своего развития и укрепления, при возрождении общегосударственного и местного народного хозяйства.

Перспективы работы дорог на 1923/1924 гг. уже выдвигают Юго-Восточные жел. дор. на одно из главнейших мест сети дорог СССР: так, по предположительному количеству грузов, Юго-Восточные жел. дор. занимают 4-е место (М.-Курская, Октябрьская, Южные и Юго-Восточные), по пробегу же грузов Юго-Восточные стоят на первом месте— 106.850.000.000 пудо-верст. В виду указанных перспектив, необходимо уделять соответственное внимание нуждам Юго-Восточных ж. д.

С началом действия Правлений начинаются и экономические обследования, производившиеся первоначально Отделом Статистики Правления, каковым проделан обширный и подробный опыт сравнительного обследования работы Юго-Восточных жел. дор. за 1913 и 1922 года; это обследование дает возможность сделать некоторые основные заключения о влиянии нынешних экономических условий на работу транспортной единицы. По сообщению Правления, для экономических обследований завязана связь с Губпланами и Губстатбюро путем командировки агентов и путем обмена материалами; особо тесная связь существует с Воронежским Губпланом, при чем производящиеся обследования обнимают вопросы, как интересные дороге, так и Воронежскому Губплану, на началах взаимности.

В указанном выше сравнительном обследовании приведены цифры за весь 1922 год, а также выделены данные за последние 4 месяца 1922 года; в дальнейшем будут приведены данные преимущественно за эти 4 месяца, ибо обследуемый моим докладом период приходится связывать с работой Правления и, кроме того, отчетность первой половины 1922 года имеет относительную ценность, перевозки же за этот период протекли под давлением обстоятельств, связанных с голодом, и потому мало показательны для нормальной работы дороги.

К сожалению, такого подробного статистического обследования за период начала 1923 г. не имеется и для характеристики этого периода приходится пользоваться более суммарными и поэтому менее выпуклыми данными.

Перевозка всех грузов малой скорости по общему тарифу определяется цифрой около 65%, от соответственной работы 1913 года, причем необходимо отметить возрастание перевозок в течение 1922 года: за последнюю треть года перевезено грузов около 60% годового грузооборота. Объясняется это обстоятельство поступлением на дорогу грузов нового урожая и некоторым оживлением работы станций, расположенных вблизи промышленных предприятий.

В этом же направлении также оказало влияние и возвращение Юго-Восточным ж. д. участков Лихая—Ростов и Лихая—Царицын.

Перевозки по роду сообщения распределяются в порядке последовательности так, с определением процента их от общего объема: транзит — 22%, местные перевозки — 26½%, вывоз — 25½% и ввоз — 20%; транзит также занимает первое место, как и в 1913 г., объясняемое географическим положением дороги между Северным Кавказом и угольным районом и потребляющими районами. Второе место отводится местному сообщению, стоявшему в течение предшествовавшей части 1922 года на третьем месте, а в 1913 году даже на четвертом, и теперь наиболее интенсивно развивающемуся. Положение вывоза и ввоза на 3-м и 4-м месте, сохранивших взаимоотношение между собою 1913 года, определяется, с одной стороны, общей депрессией народнохозяйственной жизни страны, при которой в первую голову ощущается удовлетворение насущных, непосредственно выявляемых и легче удовлетворимых нужд, а с другой стороны, нельзя не считаться и с неблагоприятным отражением голодного года.

По своим, уловленным статистикой, процесс развития местных перевозок имеет более или менее устойчивый характер, хотя бы на ближайший период, учитывая перспективы общей народно-хозяйственной жизни страны на этот же период. Необходимо непрерывно выявлять природу товарных операций с данными грузами на рынке и его платежную способность, в области оплаты транспортных услуг, дабы, создавая соответственно благоприятные условия этих перевозок, не увлекаться вместе с тем понижением местных тарифов и извлекать из последних, сообразуясь с ценами, возможный максимум дохода для транспорта. Такая общая на данный ближайший момент политика не должна быть жестко закреплена, ибо, конечно, развитие, а следовательно, и привлечение транзитных перевозок, при соответственной изменившейся конъюнктуре, представляется более отвечающим интересам Юго-Восточных ж. д., как коммерческой транспортной единицы.

При учете динамики отправления грузов, приходится отметить, как уже указывалось выше, что наиболее энергичное развитие его имеет место на станциях при крупных населенных пунктах: Воронеж, Ростов, Царицын, Новочеркасск и станциях промышленных — Шахтная и Власовка.

Что касается грузовых потоков, то нижеследующая таблица дает параллель с 1913 годом в следующем виде:

Наименование линий.	Отправление, в процентах от общего.		%-е отношение 1922 г. к 1913 г.
	Для 4-х месяцев 1913 г.	Для 4-х месяцев 1922 г.	
Грязи—Царицын	18½	17	22
Орел—Грязи	7	7	26
Козлов—Воронеж—Ростов	35½	53	25
[illegible]—Харьков	10	6½	16
[illegible]—Валуйки	7	6½	25
Елец—Валуйки	4	5	31
[illegible]—Царицын	15	5	9

Из этой таблицы явствует, что и в нынешнем уменьшенном направлении все же линии грузовых потоков, примерно, соответствуют линиям 1913 года, за исключением линии Лихая—Царицын, на уменьшение работы коей, надо полагать, отражается малое поступление груза с Волги, работавшей очень слабо (сплав леса с Камы теперь почти отсутствует). Первенствующее значение основной, так сказать, магистрали Юго-Восточных дорог—линии Козлов—Воронеж—Ростов, еще ярче выявилось в приводимой таблице, в зависимости от преимущественного характера перевозок—местных в районе с сравнительно интенсивной народно-хозяйственной жизнью, ранее всего и легче всего оправляющегося.

Примерно, такому же закону следует и прибытие груза по указанным группам линий, с относительным выдвиганием вперед линии Козлов-Ростов.

Общий процент отправления определяется в 26% от соответственной цифры 1913 года, а прибытия—в 23.

Резкое падение перевозок линии Лихая-Царицын обращает на себя внимание и требует принятия надлежащих мер, к числу коих необходимо отнести установление связи с работой Волги и, кроме того, а также и по соображениям снабжения Юго-Востока и Северного Кавказа лесными материалами и дровами, восстановление лесного сплава по Волге и Царицынской лесной биржи, что имело место в дореволюционный период и что не меняется при изменившемся государственном строе.

Прохожу молчанием некоторые отражения на работе дороги такого тяжелого и важного, но преходящего явления, как голод.

Транзитные направления, в общем и целом, соответствуют таковым 1913 года, если внести коррективы в перевозки в связи с голодом на Волге, когда в некоторых случаях хлебные грузы двигались на Волгу, а не с нее, как обычно. Транзит за 4 месяца 1922 года составил 21% от того же периода 1913 года, что еще раз подтверждает превалирующее значение в нынешнее время местных перевозок; на это же обстоятельство указывает и снижение пробега пуда груза для последней трети 1922 года сравнительно со средней годовой 1922 г.

(286 верст, вместо 293). Средняя за последнюю треть 1913 года
цифра пробега — 304 версты.

Общий пробег грузов, исчисляемый в пудоверстах, представляет 22%
от 1913 г. для последней трети 1922 г. против 14%, для средней
годовой этого же года.

Общий процент пробега груза интересно сопоставить с общим
процентом грузооборота (в пудах) от такового 1913 года (определяя с
учетом процентажа отдельно по отправлению, прибытию и транзиту) и
выражающегося цифрой 24; из сопоставления с указанной выше
цифрой — 22%, процент пробега в пудоверстах, и цифр пробега пуда
груза (286 вер. в 1922 г. и 304 — в 1913 г.) явствует, что не
только в количественном отношении работа дороги понизилась сравни-
тельно с 1913 годом, но и в качественном ухудшилась.

Эта же цифра 24 в сопоставлении с процентом выручки от
1913 г., определяемой цифрой 19 — свидетельствует о значительном
несоответствии оплаты транспортных услуг с объемом этих услуг.

Средняя выручка за единицу, в условных золотых рублях исчи-
сленная, определялась цифрой около 58%, от соответственной довоенной
1913 года по общим пудоверстам, для малой же скорости — 50%.

Вышеизложенное обстоятельство свидетельствует, так же как и по всей
сети, что тарифные повышения до 1 января 1923 г. отставали от
изменения курса рубля и его реальной стоимости.

Частичную задачу обследования в экономическом отношении района,
тяготеющего к Воронежу, имеет опыт обследования Воронежского района,
сделанный дорогой (еще не закончен); представляется интересным осо-
бенно потому, что он выполнен в порядке сравнения с 1910 и 1913 г.г.
нами и из него можно уловить соотношение основных причин, влияющих
на общее сравнительное падение работы дороги.

Не затрудняя подробным изложением отчета, считаю необходимым
привести нижеследующие наиболее характерные данные отчета: насе-
ленность района понизилась с 1910 года к 1922 г. с 903.300 до
794.176, посевная площадь с 46,4% общей площади до 18,5%,
посевная площадь по роду культуры характеризуется следующей ди-
намикой: посев ржи занимает ныне 47%, вместо 44,6% 1910 года,
пшеница понизилась с 7,3% 1910 года до 6%, катастрофически по-
низился процент засева овса (экспортный продукт) с 21,2 до 2,67.
картофель — с 5% до 2,7; зато повысился с 15,4 до 25 процент засева
проса, этого злака низкой культуры; единственно положительным явле-
нием в этой области можно отметить повышение посева подсолнухов
с 1,5 до 9,7%. Общая характеристика — понижение качества произво-
димых культур, что, конечно, и отражается на перевозках в смысле их
сокращения, пределами района, сельско-хозяйственная производительность
всего сосредоточивается на обслуживании нужд этого района.

Положение перевозок не земледельческого, а промышленного харак-
тера выявляется снижением перевозок нефти до 26%, угля до 5% и
исчезновением перевозки железа, и только лесные материалы близко

подходят к среднему процентному соотношению грузооборота нынешнего времени и довоенного времени—около 35%.

Приветствуя сам по себе такой опыт детального порайонного обследования в нормальных установившихся условиях жизни дороги и переходя к оценке результативности такого рода опыта теперь, считаю необходимым отметить, что такие обследования могут в нынешней обстановке иметь актуальное значение для маневрирования на транспорте, лишь в случае срочности и периодичности получения таких обследований, ибо конъюнктура народно-хозяйственной жизни меняется очень быстро и, в частности, Юго Восточн. жел. дор. находятся ныне накануне возникновения экспортных перевозок, могущих в корне изменить характер работы этой дороги. При этих условиях, районные экономические обследования надо строить по упрощенной програме с последовательным сравнением отчетных периодов, и эти обследования должны вестись в текущем порядке наличными агентами экономических органов Управления и Правления. С моей точки зрения, надо принять самые энергичные организационные меры к тому, чтобы линейные агенты Правления, так. наз. Начальники Коммерческих участков (КЧ), систематически и преимущественно выполняли эту именно работу освещения экономического состояния соответствующих районов по програме, заданной Правлением, и при участии командируемых агентов Отдела Статистики.

Данные по всему району, тяготеющему к Юго-Вост. ж. д., определяются следующими основными предположительными цифрами.

Валовой сбор за 1922 год определяется (с некоторым даже преувеличением) в 45% от довоенного, тогда как вывоз хлебов из этого района в тысячах пудов для 1913 и 1922 г. выражается последовательно цифрой 114.978 тысяч пудов и 10.758 тысяч пудов, т. е. вывоз 1922 г. составляет всего лишь около 9% от довоенного.

Соотношение перевозок же (включая и перевозки местные) по роду грузов за 1922 г. по сравнению с 1913 г. определяется следующей таблицей:

Хлебные грузы всякого рода.	Каменный уголь.	Руда и чугун.	Дрова и лесной материал.	Нефть и ее продукты.	Прочие грузы.
В процентах от 1913 года.					
25	11	5	24	56	17

Эта таблица, как указывалось и в анализе экономического состояния Воронежского района, свидетельствует об отставании восстановления промышленности от сельского хозяйства; относительное повышение перевозок нефти свидетельствует лишь об усилении использования

этого вида топлива на транспорте сравнительно с каменным углем, что отмечается и в вопросе о топливе. Данные на половину календарного 1923 года подтверждают приведенные выше выводы.

Характеристика состояния промышленных и заводских предприятий района Юго-Восточных жел. дор. явствует из приводимого ниже.

Из 234 мельниц исправных — 159, с производительностью — около 13%.

В числе 83 маслобойных заводов—39 исправны и их производительность около 11% от довоенной производительности.

8 сахарных заводов из общего их числа 10 — дают около 8%.

Из 24 винокуренных заводов—15 исправных дают около $2\frac{1}{2}$%.

10 металлургических заводов все исправны с производительностью около 6%.

Наиболее пострадали лесопильные заводы: из 78 шт. лишь 23 исправны, но работают в 50% от их довоенной производительности.

Также значительно пострадали рудники угольные: из 13 шт. лишь 4 вполне исправны, но работа идет и на неисправных с общей производительностью около 20%.

Из 12 элеваторов—3 неисправны.

Из 8 зернохранилищ жел.-дорожных—половина неисправных.

Из 9 кирпичных заводов исправны лишь 3.

Более примитивные предприятия сравнительно не пострадали, как, например, известковые заводы, карьеры меловые и огнеупорной глины и т. д.

По данным Правления связь дороги с отдельными видами промышленности пока не налаживается, часто даже запросы дороги, обращенные к Трестам, остаются без ответа; это явление объясняется Правлением небрежным отношением к вопросам, непосредственно не связанным с коммерческими интересами дела. Полагаю, что это объяснение тем более вероятно, что предприятия находятся в большинстве случаев в состоянии организационном, при каковом внимание руководителей фиксируется на текущих заботах.

К сожалению, не наблюдается естественной, казалось бы, тесной органической связи с Угольной Промышленностью, а отношения, кроме, конечно, отношений перевозчика к потребителю транспортных услуг, устанавливаются от случая к случаю и по большей части в области помощи, конечно с выгодой для дороги, постройке ветвей к рудникам и хранилищам угля.

Установлению крайне необходимой органической связи с этим родом промышленности, полагаю, значительно помогло бы создание своих копей, о чем говорится в Отделе Топлива.

Такой же, безусловно необходимой, связи с работой водного транспорта не наблюдается; если отсутствие этой связи по р. Дон объясняется невозможностью, по мнению Правления, работы пароходств после спада весенних вод из-за обмеления, то, во всяком случае, на Волге, по отдельно получаемым сведениям, Правление ожидает прилив

к Царицыну с верховьев Волги до 100.000 пуд. хлебного груза, до 3.000 вагонов леса, а с низовьев Волги до 1.000.000 пудов соли и до 1.500.000 пуд. рыбных грузов.

Организация городской станции в Астрахани, как это собирается сделать Правление, не разрешит вопроса; по моему мнению, последний надо решать в плоскости непосредственной и взаимной связи с Госпароходствами, а также, в виде широкой проблемы, надо поставить вопрос о связи с лесопромышленностью на Каме и Волге, дабы восстановить снабжение лесом Юга и Юго-Востока России через Царицын.

Испрошенный Правлением через Бюро Правлений кредит в сумме 10.000.000 руб. дензнаками 1923 г. от Госбанка и Промбанка, для развития ссудо-складочных операций и производственных предприятий, дороги, до сего времени не разрешен, недостаток же средств у дороги препятствует развитию этих операций. Отдельным учреждениям и предприятиям предоставлялось право оплаты чеками, т. е. открывался кредит на перевозки (список таких организаций указан в отделе финансовых вопросов). Такой кредит в отдельных случаях предусматривал погашение натурой кредитовавшимися предприятиями—продуктами их производства.

Участие местных средств по развитию движения на подъездных путях и линиях 3-й категории не имеет место на Юго-Восточн. жел. дор., только в отдельных случаях дорогою открывались остановочные пункты за счет заинтересованных организаций.

Правление дороги принимает участие в Трансмосторге, имея 6 паев на сумму 120.000 руб. дензнаками 1923 г., целиком оплаченных; в Транспортосе имеет 3 пая на сумму около 4.000 руб. золотом, целиком оплаченные, и в 1-ом Акционерном Транспортном Обществе, с оплатой в 50%—10 акций, на сумму 10.000 руб. золотом.

Производственные предприятия дороги не имеют коммерческого характера и обслуживают непосредственно нужды дороги (см. Отдел снабжения материалами). По форме финансирования, эти подсобные предприятия не переведены на начала чисто хозяйственного расчета, ибо для создания основного капитала и надлежащих оборотных средств у Правления не имеется свободных денежных средств. По заключению Правления, цены продукции производственных предприятий дороги ниже рыночных.

В виду специального интереса, проявляемого к вопросу о конкуренции гужа с жел. дор. транспортом, придется остановиться особо на этом вопросе.

Правление и местные коммерческие агенты определенно приходят к заключению, что периодическое повышение тарифных коэффициентов не отражается на усилении гужевых перевозок за счет железнодорожных перевозок. Вместе с тем, гужевые перевозки на недалекое сравнительно расстояние имеют место постольку, поскольку ограничены по тем или иным причинам подачи вагонов, а самым главным фактором, вызывающим гуж, является слабость движения поездов на подъездных путях и ветвях, связанная с просрочкой доставки грузов, особенно—если в пути про-

зойдет отценка по неисправности вагона. Крупные массовые перевозки товаров, в общем, не пользуются гужем и реальную опасность конкуренции последнего можно будет считать ликвидированной окончательно — при условии принятия мер, гарантирующих уверенность грузоотправителей в своевременной поездке вагонов и их срочной и сохранной доставке на место назначения. Вне вали транспорта стоит устранение одной из причин, отвлекающей грузы, особенно мелкоценные, от жел. дор., это облегчение местных сборов, особенно попудного, при чем Правление конкретно настаивает на необходимости освободить от этого последнего сбора все мелочные отправки, а также и повагонные на расстояние до 100 верст.

В районах, обслуживаемых Юго Восточн. жел. дорогами, по сведениям Управления дороги, имеется несколько миллионов пудов хлеба, который может пойти на дорогу, но этому препятствует:

1) Недостаток вагонов, годных под насыпь, при отсутствии у дороги и отправителей тары.

2) Недостаточное назначение планового топлива, сократившееся с февраля и особенно с марта месяца.

3) Недостаток выходной нормы по Козлову, особенно в марте и апреле месяцах, при установившемся определенном течении хлебных грузов—именно через Козлов.

Попытки увеличения нормы сдачи сверх 220 вагонов не были согласованы Саратовским О.К.П.

Преимущественное наличие невывезенного хлеба в Тамбовской губ. (уч. Грязи—Борисоглебск).

Работа по сборам.

Картина дохода Юго-Восточных жел. дор., выраженного в условных товарных рублях, по данным Отдела Сборов, определяется следующей таблицей, с разделением дохода по отдельным крупным группам:

№№ по порядку.	Наименование дохода.	Октябрь 1922 г.	Ноябрь 1922 г.	Декабрь 1922 г.	Январь 1923 г.	Февраль 1923 г.
		В условных товарных рублях с округлением.				
1	Перевозки пассажиров . .	78.850	77.950	163.400	182.150	175.700
2	Перевозки багажа и товаробагажа	13.750	10.950	20.600	14.350	16.550
3	Перевозки грузов пассажир. и малой скорости	324.100	350.500	339.400	537.800	733.000
4	Дополнительные сборы .	19.000	16.850	31.700	113.550	96.000
5	Разные статьи дохода . . .	9.000	8.550	15.300	9.000	8.400
	Итого . . .	445.600	464.800	570.400	856.850	1.029.650

Останавливаясь на принятом Отделом Сборов переводном коэффициенте в условные товарные рубли, полученные цифры, как первое приближение, достаточны для сопоставления, но, конечно, не для определения абсолютной цифры дохода. Из сопоставления явствует, что доходы Юго-Восточных ж. д. растут ежемесячно, при чем резкий подъем товарного коэффициента в начале января не воспрепятствовал значительному увеличению дохода, как это отмечается в Отделе финансовых вопросов. Соотношение доходов по их роду приведено в следующей таблице:

№№ по порядку.	Наименование дохода.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	Январь.	Февраль.	Средний за 5-ть месяцев.
		В процентах.					
1	Перевозка пассажиров	19,5	16,5	28,5	21,5	17	20
2	Перевозки багажа и товарного багажа	3,5	2,5	4	1,5	1,5	2,3
3	Перевозки грузов пассажирской и малой скорости	66,5	75,5	59,5	62	71,5	68
4	Дополнительные сборы	9	3,5	5,5	13,5	9	8
5	Разные статьи дохода	1,5	2	2,5	1,5	1	1,7

Данные о расчетах с дорогами свидетельствуют, как это указывается и в Отделе финансовых вопросов, о чрезвычайно неблагоприятном положении Юго-Восточных ж. д., ибо сальдо расчетов всегда в пользу этих дорог и, следовательно, обследуемой дороге приходится быть невольным заимодавцем и получать долги неполным рублем. Следующая таблица характеризует положение дела в этом отношении в сравнительных условных цифрах:

№№ по порядку.	Расчет с дорогами.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	Январь.	Февраль.
		В условных товарных рублях по индексу ЦФ.				
1	Причитается другим дорогам	328.100	267.300	293.600	438.000	310.600
2	Причитается с других дорог	585.100	268.100	762.300	1.096.700	1.414.000
3	Сальдо в пользу Юго-Восточн. жел. дор.	257.000	300.800	468.700	658.700	1.103.400

Из этой таблицы видно, как сальдо в пользу Юго-Восточной ж. д. нарастает с каждым месяцем, что символизирует ухудшение фактического положения дела на дороге, ибо, очевидно, размер вынужденного кредитования увеличивается.

Данные Отдела Сборов о недоборах и переборах не полны: нет данных о недоборах за ноябрь и декабрь прошлого года, еще не законченных обработкой, по переборам нет сведений за октябрь, ноябрь и декабрь, что свидетельствует определенно о неналаженности этого дела. Число выправок по недоборам по имеющимся данным на июль, август, сентябрь, октябрь 1922 г. и январь 1923 г. свидетельствуют об увеличении из месяца в месяц и лишь февраль дает уменьшение сравнительно с январем. Денежный объем недоборов и переборов, выраженный в дензнаках 1922 и 1923 г., не дает возможности сопоставления по этому измерителю.

Отдельные уклонения от правил, в смысле взыскания сборов, имеют место на дороге и установлены Отделом Сборов, значительные переборы отмечены по ст. Ростов-Дон по неправильному применению класса к грузу.

Отступление от правил наблюдается в отношении приема мелочных грузов с проводником внутри вагонов.

Определенные неправильности по взысканию гербового сбора заключаются в неотметке на документах взысканных сумм и непроведении их по отчетам отправления и выдачи, а лишь проведение по отчету о гербовом сборе; к сожалению, это делают большинство станций. Также большинство станций не делают отметок в пропускных записках о времени выгрузки, подачи вагонов и освобождения таковых, чем затрудняют проверку хранения и простоя вагона.

При таксировке пассажирских и багажных отправлений неправильно исчисляются и провозные платы.

На многих станциях в прошлом году наблюдался незаконный коллективный прием багажа по нескольким служебным билетам в одной квитанции. Наибольшее количество дефектов падает на Донецкую линию.

Борьба с безбилетным проездом пассажиров и неправильным провозом багажа и ручной клади Отделом Сборов ведется—сплошным контролем ревизорами поездов всех почтовых, товаро-пассажирских и специальных поездов. Пассажирские вагоны в поездах контролируются в общем в 92% от всего числа вагонов в поезде, в товаропассажирских 63% (по данным за июль—ноябрь 1922 г.). Стоимость содержания контролеров поездов составляет 20% от чистого дохода, полученного дорогой от обнаружения безбилетных пассажиров или бездокументного провоза багажа и клади.

Перронный сбор введен на ст. ст. Воронеж, Царицын и Новочеркасск, полными конкретными данными о результатах этого сбора Правление не располагает, что указывает на отсталость отчетности по Отделу Сборов; по заявлению Отдела Сборов, перроны ст. Воронеж и Царицын приносят пользу дороге.

По чековым перевозкам заведены в Отделе Сборов лицевые счета ведомств и учреждений, куда заносятся все поступающие со станций при документах использованные чеки и требования. Тем ведомствам и учрежденим, которыми использованные кредиты не пополняются наличными взносами или продукцией, ежемесячно предъявляются выписки из лицевых счетов, с требованиями возмещения задолженности. Наличие такой задолженности еще более усугубляет курьезность самого наименования „оплата перевозок чеками“, самое понятие „чек“ предполагает по мере перевозки погашение вперед внесенной суммы.

По окончании переработки станционной отчетности, выправки на недоборы и реестры на переборы на станции не посылаются, а исчисленные разницы регулируются соответственными записями по лицевым счетам подлежащих ведомств и учреждений, которым своевременно предъявляются дополнительные выписки на эти разницы.

За время с мая 1922 г. по май 1923 г. было выдано 546 чековых книжек, из коих 55 без ограничения кредита, 430 кн. на определенные суммы кредита и 61 кн. под отчет УДР. Сумма открытых кредитов выразилась в 29.432,000 руб., сумма использованных кредитов на первое марта по чекам—9.667.000 руб., по требованиям—4.512.000 рублей.

Являясь принципиальным противником кредитовых перевозок вообще, ибо этот порядок вносит дезорганизацию и неопределенность в хозяйственные расчеты дороги, особенно при падающей валюте, считаю необходимым остановить внимание на выдаче чековых книжек без ограничения кредита и на выдаче 61 кн. под отчет УДР. Только созданием стеснения в выдаче таких книжек кредитовых перевозок, ограничивая их случаями, когда иначе дорога может потерять груз, можно будет изжить этот вредный для транспорта институт кредитования при недостатке средств у дороги на ее первейшие надобности: топливо, материалы и ремонт вагонов.

Отдел Сборов не изжил свой организационный период, приведенное выше отсутствие тех или иных данных свидетельствует, что дело еще недостаточно налажено. В частности, при выяснении мною в ЦСК данных по пассажирскому движению на Юго-Восточных ж. д., выяснилось отсутствие таковых по продаже билетов за октябрь и декабрь 1922 г.; это обстоятельство не подтверждает заявления Отдела Сборов о предоставлени СК всех необходимых сведений.

Установленный срок обработки отчетности по месячным периодам к 5-му числу второго за отчетным месяца очевидно не исполняется систематически, ибо, как указывалось выше, некоторые сведения заканчивались февралем месяцем 1923 г., в бытность мою в Воронеже в конце мая, когда должна бы быть совсем закончена отчетность за март месяц.

Отдел Сборов и сам отмечает некоторые органические недочеты, как, например, недостаток таксировщиков.

Снабжение материалами.

Снабжение дороги материалами, по данным дороги, определяется по месяцам следующим процентным соотношением к общим расходам.

МЕСЯЦЫ.	Расход дороги на материалы, кроме топлива, в % от общего расхода.	Намеченная кредитами доля расходов на материалы, в % от общего ассигнования.
1922 г.		
Октябрь	14,65	6,5
Ноябрь	11,2[illegible]	11
Декабрь	4,64	-
Средний за квартал	10,20	--
1923 г.		
Январь	2,82	6,9
Февраль	8,75	12,6
Март	10,51	12,8
Средний за квартал	7,30	--
Апрель	16,29	—
Средний за все время	9,12	Средняя без декабря—апреля -10%

Из приведенных данных видно, что положение со снабжением дороги определенно ухудшалось, а во втором квартале операционного года обстояло хуже, нежели в первом; только в апреле процент выделения средств по общей смете начинает повышаться, таким образом, заготовительный сезон, во всяком случае, не использован надлежащим образом, по отсутствию средств, что подтверждает Правление и что объективно подтверждается средним %-ом фактического расхода, совпадающим с ассигнованием, явно несоответствующим нормальному соотношению различного рода расходов дороги. Для мая, июня и июля положение несколько улучшилось, что символизируется следующими %-ми сумм, выделенных на материалы: май—29,02, июнь—20,39 и июль—26,40.

Такой малый процент выделяемых дорогою сумм на снабжение материалами, конечно, не обеспечивает дороге планомерность ее работы и значительно суживает сортимент приобретаемых ею материалов;

следствием сего, по неволе, нарушается план производства работ, а недостача необходимых сортов материалов заставляет отчасти восполнят их кустарно изготовленными самой же дорогой, от чего неминуемо должно страдать качество работ и расходоваться основной капитал дороги.

Исчисление потребности в материалах ведется по полугодичным периодам применительно к данным довоенного времени с надлежащими коррективами; потребность освещается выяснением при весеннем и осеннем объезде линии. Общая смета заготовок и закупок, утвержденная Правлением, и служит мерилом операций по материальному снабжению.

Линейная заявка по 3-х месячным периодам, в виду систематического их удовлетворения в незначительной доле, приобретает до некоторой степени академический характер.

С сокращением штата и установлением нормировки вознаграждения и учета производительности труда, дорога постепенно сможет уделять для пополнения своих запасов все большие и большие суммы из общих своих расходов, но из опасения слишком длительного периода, потребного для такого постепенного пополнения оборотного капитала, необходима всемерная помощь центра, путем возможного хотя бы постепенного ассигнования сумм дороге для увеличения ее оборотных средств.

Задание по шпалам дорога получила в размере 498.000 шт. заготовки в течение периода с 1 октября 1922 г. по 1 апреля 1923 г. Дорогой заготовлено и закуплено за этот период 863.658 шт. шпал, но вывезено по 1 апреля было лишь 191.490 шт. Вместо предполагавшихся к ассигнованию 256.470 тов. руб., дороге было отпущено всего лишь 107.060 тов. руб., или 41,7%; дорогой же выполнено работ на сумму 271.701 тов. руб. Таким образом, по заготовке шпал дорогу следует, имея в виду фактическое наличие на 1-ое апреля 46% общей потребности, признать благополучной. Необходимо лишь обратить внимание дороги на необходимость своевременной вывозки всех заготовленных шпал, задержка коей ставит под сомнение вопрос о пропитке шпал в надлежащем объеме.

Снабжение прочим лесным материалом за период с 1 октября 1922 г. по 1 мая 1923 г. определилось в 582.700 куб. фут., т. е. около 30% потребности, при чем ожидается получение еще около 500.000 куб. фут. Разделка леса на пиленый материал производится на лесопилках дороги, при чем производительность этих последних в 15.000 куб. фут. выпиленного материала в ноябре, постепенно и неуклонно растет и доходит уже в феврале до 42.000 куб. фут. Лесным материалом в неразделанном виде и пиленым дорогу надлежит считать обеспеченной в надлежащем количестве, если учесть фактическое получение на 1-ое мая—бревен около 600.000 куб. фут. для распиловки и бревен для использования в круглом виде около 30.000 куб. фут., сверх коих ожидается от центра около 500.000 куб. фут., покрывающих с избытком потребность в бревнах.

Снабжение телеграфными столбами до 1-го апреля всего лишь 15%о
ожидаемое получение как будто покрывает потребность. Обеспеченность
брусьями мостовыми пока определяется ничтожным процентом — 3,
переводных брусьев—1½%, с обеспеченностью заказами лишь 50%с
потребности. Бруски для Сл. Тяги—фактически изготовлены в 15%с
от потребности.

Заготовки лесных материалов в подавляющем количестве произво-
дится через контрагентов и покупкой, а не хозяйственным способом.

Подсобные предприятия дают дороге огнеупорную глину, огне-
упорный кирпич, красный строительный кирпич, фонари, лампы и
битоны. Себестоимость этих предметов обходится дороге дешевле на
40%—60% против рыночных цен.

В нижеприведенной таблице приведены цифры обеспечения наиболее
важными для транспорта материалами и изделиями децентрированного
снабжения по Юго-Восточным ж. д. за периоды октябрь—декабрь 1922 г.,
январь-март и апрель-июнь 1923 г.:

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ МАТЕРИАЛОВ.	Процент снабжения за время. Октябрь — декабрь 1922 г.	Январь — март 1923 г.	Апрель — июнь 1923 г.
1	Железо кровельное	50	4	25
2	„ сортовое	50	50	25
3	Сталь рессорная	6	1	19
4	Чугун	0	0	65
5	Баббит	64	60	66
6	Кирпич огнеупорный	21	25	17
7	Олово	100	80	0
8	Свинец	80	90	0
9	Гвозди проволочные	40	40	90
10	Буксы	1,1	1,1	0

Цифры этой таблицы указывают, что снабжение столь необходи-
мыми материалами как железо кровельное, сталь рессорная и чугун,
имеет угрожающий характер.

Эта таблица не указывает на изменение к лучшему положения
заготовок децентрированного снабжения (имеются данные об улучшении
положения на июль и последующие месяцы).

Крайне незначительное поступление на дорогу материалов центра-
лизованного снабжения (от 0 до 20% потребности) ставит хозяйствование
в крайне трудное положение. Хотя такой низкий уровень удовлетво-
рения требований дороги на такие предметы, как бандажи—20,7%,
рельсовое скрепление—5,5%, пароперегревательные трубы от 0 до 11%,
телефонная проволока от 3 до 18% и проч., и имеет под собой объяснение

невыполнением ГУМП'ом принятых на себя договорных обязательств, тем не менее критическое положение с этими материалами на дорогах накладывает на ХМУ обязанность найти выход из положения. Отсутствие на дороге вышеупомянутых материалов, если и может быть еще терпимо, то, во всяком случае, каждый день промедления помощи влечет за собой усложнение и без того тяжелого в этом отношении положения дороги.

Конкретные случаи отказа Трестов имеют место в следующих случаях: фаб. „Нижегородская Этна" отказалась от поставки 1.000 пуд. тянутой проволоки. Южмаштрест от 4.300 пуд. пружин для тележек пассажирских вагонов, Уралмет—от 400 пуд. пароперегревательных труб и 3.500 пудов железа, Югосталь—от 500 пуд. оцинкованного железа и 150 пудов паровходящих и паропсходящих труб. Госпроцветмет—от 6.000 пуд. баббита; сношение с ХМУ по этому вопросу сделано дорогой, но от ГУМП-а еще нет ответа (по данным дороги).

Если централизованное снабжение далеко отстает от удовлетворения потребности, то все же необходимо отметить, что в общей сумме стоимости (по номенклатурным ценам 1913 г.) поступившие на дорогу материалы по централизованным заказам занимают 84% (2.992.000 руб.) по топливу, шпалам и мелкому материалу, а по всему снабжению за 6 месяцев—73% на сумму 3.323.000 руб. из 4.558.000 руб. Поступление прочих материалов определяется по суммам (в зол. рублях) в следующем порядке:

	За первую половину 1922/1923 г.	За вторую половину 1922/1923 г.
1) Металл и металлич. издел.	192.000	492.334
2) Мануфактура, бассовые изделия кожа, резина	178.000	64.750
3) Материал. каменных работ	134.000	817.593
4) Обмундирование	122.000	95.075
5) Запасные части подвижного состава . . .	71.500	402.515
6) Рельсы, скрепления и стрелки	66.500	24.270

Из перечисленных материалов централизованным порядком доставлены, главным образом, обмундирование, рельсы и запасные части подвижного состава.

Следует отметить со стороны дороги стремление несколько восполнить свою заготовку материалов, при недостаточности денежных средств, обращением имеющегося на дороге в большом количестве лома-металла в обмен на необходимый дороге материал. Так, напр., в декабре был заключен договор, по которому дорога в обмен на 500.000 пуд. металли-

ческого лома получает разное железо из расчета 4,8 пуд. лома за пуд нового железа. Дороги завалены металлическим ломом, поэтому такую реализацию его надлежит приветствовать. На Юго-Вост. ж. д. обращают на себя внимание значительные запасы лома в свободном наличии, т. е., ненужного для самой дороги: старые рельсы в количестве 288.000 пудов (на 60 верст), бандажи 13.600 пуд., лом и обрезки железа и стали около 170.000 пуд., тоже железа кровельного — 14.000 пуд. и стружка и опилки железные и стальные около 44.000 пуд., всего запаса лома металла (без цветных) на 1-ое апреля с. г. около 566.000 пудов.

Полагаю, что такое же положение имеет место и на прочих дорогах, и, следовательно, вопрос о ликвидации лома имеет характер общий, хотя в частности обследуемая дорога и передала разным потребностям около 180.000 пуд. лома за время с 1-го января по апрель 1923 г., израсходовав одновременно на свои нужды всего лишь 23.800 пуд., но надо полагать, что указанными выше операциями в значительной степени использованы возможности, находящиеся в пределах самодеятельности дороги.

В отчете за октябрь месяц Правление возбуждает принципиальный вопрос, между прочим нашедший отклик и на Съезде Правлений в текущем году, о пересмотре жестких условий приобретения материалов без торгов.

Правление, учитывая нынешнее постоянное и значительное изменение цен на рынке, общую тенденцию превышения спроса над предложением, по практическим соображениям высказывается за увеличение предельной нормы приобретения материалов без торгов до суммы 1.500.000 руб. денежными знаками 1923 г., вместо 100.000 руб. (без ограничения лишь договорами с госучреждениями и кооперативами).

Разделяя в принципе указанные соображения в нынешней обстановке, в целях создания большей и необходимой свободы маневрирования Правлений, как хозяйственных единиц, считаю, что этот вопрос заслуживает внимания и разработки в масштабе Республики.

Топливо.

В течение первых двух кварталов текущего счетного года назначенное дороге топливо по плану выражено в цифрах по месяцам в таблице I. В той же таблице указано и фактическое получение дорогой топлива.

Приводя все виды топлива к дровяному эквиваленту, получаем цифру назначения топлива на шесть месяцев 1922/1923 г.—142.266 куб. саж. дров, получение же дорогою за те же 6 месяцев, увеличенное остатком топлива на 1 октября (см. таблицу 2), выражается в цифре 139.044 куб. саж. дров, что составляет 97,7% от назначения.

Таблица 1.

	Назначено по плану.			Получено дорогой.		
	Дрова куб. саж.	Нефть пуд.	Уголь. пуд.	Дрова куб. саж.	Нефть пуд.	Уголь пуд.
1922 г.						
Октябрь	852	768.800	1.054.000	910	856.865	1.070.754
Ноябрь	1.930	768.800	1.290.000	1.256	867.698	1.077.501
Декабрь	3.110	818.400	1.488.000	913	1.014.014	1.666.261
1923 г.						
Январь	4.348	719.200	1.226.000	3.485	314.572	1.251.145
Февраль	4.004	490.300	1.572.000	3.287	—	1.090.055
Март	4.774	496.000	1.210.000	957	158.721	1.370.953
Апрель	1.910	750.000	1.300.000	341	560.477	1.294.236
Май	1.580	480.000	800.000	541	365.326	499.064
Июнь	2.040	796.000	1.000.000	112	576.172	1.055.456
Июль	2.000	696.000	1.000.000	346	835.743	1.208.000

Сравнивая цифры проектного пробега за тот же период времени, которые были положены в основу назначения топлива по плану, с цифрой фактического пробега, получаем следующее соотношение:

$$\frac{4.667.615 \times 100}{5.225.400} = 89,5\%.$$

Таким образом, фактический пробег в течение первых шести месяцев текущего сметного года был на дороге по расчетным нормам расхода обеспечен топливом свыше 100%.

Движение на дороге топлива указано в нижеследующей таблице 2.

---

[1]) Для перевода в дрова приняты нормы: 1 куб. саж. дров = 66 пуд. нефти = = 125 пуд. угля.

Таблица 2.

МЕСЯЦЫ.	Остаток на 1 число.			Получено за месяц.			Израсходовано за месяц.		
	Дрова, куб. саж.	Нефть, пуд.	Уголь, пуд.	Дрова, куб. саж.	Нефть, пуд.	Уголь, пуд.	Дрова. куб. саж.	Нефть, пуд.	Уголь, пуд.
1922 г.									
Октябрь	811	1.053.345	201.523	940	856.865	1.070.754	986	390.828	1.078.277
Ноябрь	765	1.224.382	293.806	1.256	867.698	1.077.001	1.115	722.918	1.668.085
Декабрь	936	1.369.162	203.222	913	1.011.011	1.666.261	1.095	756.499	1.255.744
1923 г.									
Январь	724	1.626.707	613.739	3.485	314.572	1.251.145	1.070	735.337	1.240.182
Февраль	3.972	1.207.942	621.702	3.287	—	1.099.055	1.568	693.066	1.248.695
Март	5.661	409.515	472.362	957	158.721	1.370.953	2.562	519.517	1.370.333
Апрель	4.116	106.967	472.982	—	—	—	1.528	414.596	1.191.979
Итого	—	—	—	10.838	3.201.900	7.526.6[illegible]	—	—	—
В дровяном эквиваленте	—	—	—	10.800	48.500	60.000	—	—	—
В % общего получения	—	—	—	9%	41%	50%	—	—	—
Май	2.919	208.690	529.582	—	—	—	1.566	400.470	857.680
Июнь	1.894	310.632	477.453	—	—	-	994	416.128	790.294
Июль	1.012	315.607	691.351	—	—		657	496.698	932.958

Расход топлива, приведенный к дровяному эквиваленту на 100 паровозо-верст, рисуется в следующих цифрах:

Таблица 3.

МЕСЯЦЫ.	Расход, в куб. саж. дров. Норма НКПС.	Фактич. расход.	% экономии от норм НКПС.
1922 года.			
Октябрь	1,860	1,476	20,7
Ноябрь	2,015	1.470	27,0
Декабрь	2.015	1,618	18,2
1923 года.			
Январь	2.015	1,658	17,7
Февраль	2,015	1,780	11,7
Март	1,86	1,667	10,38
Апрель	1.86	1,505	14,08
Май	1.55	1.362	12,09
Июнь	1,55	1,277	17,63
Июль	1,57	1,302	14,08

Цифры этой таблицы указывают на значительную экономию в топливе на 100 паровозо-верст, колеблющуюся от 11,7% до 27% от преподанных норм НКПС.

Приводимая же ниже таблица сопоставления расхода топлива с цифрами 1913 года дает право сделать общее заключение о необходимости принятия самых решительных мер по снижению как норм. так, самое главное, фактического расхода топлива:

ГОДЫ.	Расх. топлива в дров. эквиваленте куб., с. На 100 паровозо-верст.	На 100 поездо-вер.	На 1.000.000 пудо-верст.
1913 г.	1,018	1,486	0,546
1922 г.	1,557	2,877	0,826
1923 г. (янв., февр. и март)	1,703	2,145	0,655

Уменьшение расхода на 1.000.000 пудо-верст сравнительно с 1922 г., сам по себе являясь положительным фактором, требует дальнейшего углубления для определенного достижения нормы расхода 1913 г., тем более, что вес поезда на Юго-Восточных жел. дор. превышает та-

ковой же 1913 года, качество паровозного парка систематически улуч-
шается (что свидетельствуется до некоторой степени уменьшением про-
бега между капитальным и средним ремонтом товарных паровозов), а
борьба с непроизводительным пробегом—достижимая и обязательная задача
для дороги.

Меры в области экономии топлива, кроме премирования таковой на
паровозах, намечаются Управлением следующие: премирование сбережения
топлива на водокачках и нефтекачках и нормирование расхода топлива
на всех потребляющих топливо установках.

Одновременно ведется борьба с хищением топлива путем огражде-
ния складов и тендеров и премирование поимки похитителей топлива.

В области теплотехники производятся испытания паровозов на спе-
циальных поездах, инструктирование бригад правильным приемам ото-
пления, намечается приспособление стационарных котлов к отоплению
низкосортным топливом (штыбом).

Порядок хранения и учета топлива на дороге установлен в сле-
дующих формах:

Кроме общих инструкций НКПС, на линии преподаны указания о
порядке укладки минерального топлива и дров. Общий объем нефтехра-
нилищ (баков) на Юго-Восточных жел. дор. определяется 5.000.000 п.;
отпуск нефти производится из нефторазборных баков через металли-
ческие мерки. Все склады топлива имеют проволочные ограждения, за
исключением Воронежского, где строится бетонное ограждение, и Сулин-
ского, где имеется деревянный забор. Усиление освещения складов задер-
живается отсутствием и трудностью получения запасных частей керо-
синокалильных фонарей. Механическая подача твердого топлива имеется
на складе ст. Лиски, где действует подвесная дорога и элеватор для
нагрузки паровозов.

Учет топлива ведется диспетчерский и документально-бухгалтерский.
Первый служит исключительно для регулирования запасов по складам
и освещения вопроса о положении на дороге дела с топливом.

Документальный—ведется по приходо-расходным документам с вы-
ражением движения топлива как в количествах, так и в денежном их
измерении, при чем подробный порядок такого учета введен на дороге
приказом № 149 от 4 апреля с. г., с установлением первоначальной даты
введения этого порядка с 13 октября 1922 года.

Отчетность, начатая с отсталостью на 5 месяцев, постепенно вы-
правляется.

Следует несколько остановиться на вопросе снабжения дороги дро-
вами. Снятие дороги в октябре 1922 года с планового снабжения дров
явилось для дороги полной неожиданностью. Переходный на октябрь
остаток дров в 811 куб. саж. обеспечивал расход дороги лишь на две
недели, специального же ассигнования в октябре на самозаготовку дров
не было, расчеты получить лесосеки в пределах 15-ти-верстной полосы
от железной дороги окончились неудачей, испрашиваемая в Центре ссуда

на дровозаготовку, в размере 80 милл. (1922 г.) ежемесячно, была отклонена. Все это поставило дорогу в затруднительное положение.

Дорога заключила несколько договоров на небольшие поставки дров и тем временем выхлопотала себе лесорубочные участки и к одному из них решила проложить ветку (до 18 вер.), в целях удешевления вывозки намечаемой заготовки до 20.000 куб. саж. дров и до 150.000 шт. шпал. В декабре ветка была готова и с января дорогу уже следует считать ставшей более или менее твердо на ноги в отношении самозаготовки дров. Переходный остаток дров на 1 января в 724 куб. саж. увеличивается на 1 февраля до 3.972 куб. саж., на 1 марта до 5.661 куб. саж. и на 1 апреля лишь несколько снижается до 4.116 куб. саж.

Следует отметить, что положение с дровозаготовками на дороге стоит сравнительно более благополучно, чем с прочими материалами. Так, например, заготовка дров (см. таблицу 4) выполнена в 70% от задания, и вывозка их выполнена на 63% от задания, при чем на вы-

Таблица 4.

Дровозаготовка (в куб. саж.).

Месяцы.	Заготовка.			Вывозка.		
	Задание.	Исполн.	%	Задание.	Исполн.	%
1922 год.						
Октябрь	—	2.409	—	4.500	1.100	25
Ноябрь	—	6.261	—	—	1.440	—
Декабрь	5.000	3.433	69	1.000	2.062	206
1923 год.						
Январь	5.000	2.563	50	6.000	4.311	72
Февраль	8.000	1.313	17	7.000	4.879	70
Март	8.000	1.105	14	7.000	2.324	33
Итого	26.000	17.084	70	25.500	16.136	63

полнение задания по заготовке и вывозке дров требовалось 361.000 тов. руб., считая по цене Госплана 14 тов. руб. за 1 куб. саж., назначено же было около 154.735 тов. руб., т. е. 42,9% от задания, выполнено же дорогой на сумму около 227.055 тов. руб., т. е. 63% от задания.

Запас дров на 1 мая определяется 55-ти-суточным расходом.

В заключение по топливоснабжению дороги хотелось бы несколько осветить вопрос, каким видом топлива следовало бы снабжать Юго-Восточные жел. дор. В разрешении этого вопроса было бы более правильным не ограничиваться точкой зрения достижения абсолютной экономичности исключительно лишь для Юго Восточных жел. дорог, но, в виду трудности заготовки топлива вообще для сети, следовало бы вопрос о выборе топлива для Юго-Восточных жел. дор. поставить в пло-

получения наибольшей экономичности на
скости разрешения вопроса
части сети, снабжаемой южным углем и нефтью.
Казалось бы, что нефть, как обладающая большей калорийностью,
может выдерживать и большую перевозку, а поэтому нефть с большей
экономичностью для бюджета НКПС может быть расходуема на более
удаленных частях сети, пользующихся южным углем. Посему Юго-
Восточные жел. дор., как наиболее близкие к южному углю. впредь до
развития нефтепромышленности до размеров, допускающих пересмотр
вопроса о выборе для этих дорог наиболее экономного для них вида
топлива, в настоящее время должны перейти в отношении отопления
паровозов преимущественно на уголь, уступив освобождающуюся нефть
более удаленным от юга дорогам, поскольку этому не воспрепятствует
парафинистость нефти. В настоящее же время соотношение получения
топлива по его родам определяется следующими цифрами процентов от
общего получения: дрова—9%, нефть—41% и уголь—50%.
Учитывая изложенное выше, а также случаи неподачи топлива
ДОНБАСТОП'ом по плановым нормам, что ставило дорогу лицом к
лицу с неожиданными затруднениями (в декабре месяце 1922 г.) и
требовало экстренной переделки паровозов,—необходимо принятие ради-
кальных мер к регулированию этого вопроса, наиболее легко разрешае-
мого именно для Юго-Восточных жел. дор., путем организации собствен-
ной угольной или антрацитовой разработки (Управление дороги остана-
вливается на Несветаевском районе).
Практика выяснила возможность проведения для дороги права, при
самостоятельной работе на шахте, получения во внеплановом порядке
до 50% выработки, а ныне очевидно и всех 100 процентов. Центра-
лизованное использование шахт, намеченное НКПС'ом, может потребо-
вать сравнительно крупных расходов по организации, что в конечном счете
может до некоторой степени скомпрометировать самую идею передачи
шахт НКПС'у; не привожу здесь всех преимуществ работы производ-
ственного предприятия, непосредственно заинтересованного в продукте
производства, и лишь отмечаю, что передача шахты Юго-Восточным жел.
дор. явится опытом сравнительного выяснения выгодности централизо-
ванного и децентрализованного способа разработки шахт, что уже само
по себе представляется ценным.
Приведенные выше соображения о возможности регулирования пла-
новых недодач самозаготовкой, конечно, не исчерпывают всех мотивов,
побуждающих обратиться к старому способу обеспечения минеральным
топливом, к коему прибегали в широких размерах в дореволюционный
период Моск.-Казанская, Рязано-Уральская, Владикавказская и Северо-
Донецкие жел. дор., из коих лишь последняя проходила непосредственно
в пределах угольных месторождений.
Одновременно не могу обойти молчанием назначения Плановым
Управлением ГУТА на Юго-Восточных жел. дор. проходящих по уголь-
ному району торфа из Калужской губернии—топлива с низкой тепло-
производительностью, требующего специальных топок и месторождение

кого отделено от Юго-Восточных жел. дор. значительным расстоянием; только благодаря протесту Правления, удалось устранить это совершенно нехозяйственное намерение.

Наличие топлива на дороге по состоянию на 1-е июля определяется 25-ти-дневным запасом нефти, 20-ти-дневным—угля и 16-дневным—дров, что объясняется недогрузом, главным образом, минерального топлива, вызвавшим увеличение расхода жидкого топлива; в этом отношении обеспеченность дороги оставляет желать много лучшего.

Получение сверхпланового топлива на Юго-Восточных ж. д. имелось по специальным договорам, так как дорога использовала, хотя и не в широкой степени, свое благоприятное в территориальном отношении положение для дополнительного получения топлива. Так, с УГКП был заключен договор, от 21 сентября прошлого года, на 465.000 пудов антрацита марки АП и АР и, от 28 февраля с. г., с Морозовским УЧТПО—на поставку 30.000 пудов бурного угля; фактически, по первому договору получено 338.150 пудов, а по второму—17.785 пудов.

Кроме того, по особому дополнительному соглашению с УГКП, за перевозку штиба, дорога имеет получать сверх плана ежемесячно по 30.000 пудов антрацита марки АП и АР для совершения перевозки; по этой операции получено 116.130 пудов лучшего антрацита марки АП.

Дороге удается отстоять сверхплановое получение указанного выше топлива, что дает некоторую свободу маневрирования, в смысле перевозки частных грузов.

Аналогичные намерения Правления в отношении получения сверхплановой нефти от Азнефти, в количестве 1.000.000 пудов, не осуществлены, в виду явно невыгодных условий расчета на нефть.

Путь и Сооружения.

Юго-Восточные ж. д. имеют нижеследующее протяжение и категорность своих линий:

Категория.	1-й гл. путь.	2-й гл. путь.	Станц. и служ.
I	773 в.	773 в.	440 в.
II	1 501 „	61 „	512 „
III	860 „	—	225 „
Итого . . .	3.134 в.	834 в.	1.177 в.

Общая длина всех путей без станционных—3.968 в. Рельсы на главных путях уложены на протяжении 2.068 в. типом Ш и Ш/а, на остальном протяжении 1.900 верст более легкими типами.

Если вообще приходится отметить для нашей сети отставание типов верхнего строения, а также и мостов от все утежеляющегося

паровозного парка, то приведенное выше соотношение типов рельс свидетельствует о сугубом значении этого вопроса для Юго-Восточных ж. д.

Чресполосица типов имеет место даже на главной линии Юго-Восточных ж. д. Козлов—Ростов, и легкие рельсы имеют возрасты свыше 25 лет. Поскольку еще возможно считать положение с рельсами до некоторой степени терпимым, постольку того же нельзя сказать по отношению к скреплениям. Скрепления имеют значительный износ, а линии Грязи - Царицын и Орел—Грязи являются по скреплениям прямо неблагополучными. Назначенное ЦУЖЕЛ-ом в текущем году снабжение Юго-Восточных ж. д. скреплениями в размере: болтов 11.000 п., костылей 12.000 п., накладок 10.000 п. и подкладок 5.000 п. является мерой, безусловно диктуемой крайней необходимостью, а посему и подлежащей безусловному обеспечению по своему выполнению; между прочим в снабжении скреплениями имеет место некоторая неувязка, заключающаяся в назначении скреплений типа IV-а, при отсутствии на дороге рельс этого типа.

Неподача в 1922 г. Центром около 42% намеченных рельс для сплошной смены не дает возможности ликвидировать указанное выше. Грубый подсчет наличия и назначения скреплений (без выделения типов) дает около 40% от потребности, определенной Юго-Восточными жел. дор. Главный недостаток заключается в 3/4'' болтах и костылях легкого типа, а также в подкладках и накладках специальных типов (№№ 1, 2, 3, 5 и 6). Намерение Юго-Восточных ж. д. использовать для текущего ремонта запас скреплений тяжелых типов, предназначавшихся для сплошной смены, требует санкции Центра.

Количество шпал, лежащих: а) в главных путях, определяется цифрой 5.821.289 шт., в том числе сосновых пропитанных 4.575.698 шт., дубовых 215.331 шт. и сосновых непропитанных 1.030.260 шт. и б) на станционных путях—1.603.764 шт., в том числе сосновых пропитанных 1.320.420 шт., сосновых непропитанных 131.624 шт. и дубовых 151.720 шт.

По годам укладки в главных путях шпалы распределяются следующим образом:

Годы укладки.	На 1 е января.		
	Дубовых.	Пропитанных	Непропитанных.
До 1913 г.	33.[illegible]65	523.115	—
1913 „	14.401	732.[illegible]69	—
1914 „	30.182	911.386	—
1915 „	5.547	[illegible]05.521	—
1916 „	6.087	459.872	—
1917 „	13.320	494.135	—
1918 „	64.[illegible]0	612.[illegible]00	—
1919 „	—	140.[illegible]0	218.000
1920 „	18.400	67.000	221.[illegible]00
1921 „	29.310	—	190.660
1922 „	—	100.[illegible]60	400.000
Итого	215.331	4.575.698	1.030.260

В текущем году предполагается к смене 1.000.000 шт. шпал, из них 830.000 подлежат заготовке средствами дороги и 170.000 шт. распоряжением ХМУ. Дорогой заготовлено и закуплено уже 863.653 шт. шпал, фактическое же поступление на 1-ое апреля определяется 46% от потребности, таким образом, всю свою положенную долю дорога обеспечила полностью и, как то отмечено в части доклада, касающейся снабжения дороги материалами, следует лишь дороге поторопиться подвозкой их к линии. Фактически на 1/VI на дороге имеется 352.061 шт. шпал и, кроме того, сменено уже 230.507 шт. шпал, т. е. вполне реально обеспечены уже 582.568 шт.

Указанные цифры, а также производство пропитки на одном лишь заводе в Грязях заставляют опасаться производства смены шпал осенью, что при возможной дождливой погоде и одиночной смене может плохо отразиться на состоянии пути. Таким образом, в отношении смены шпал в текущем 1923 г. дорога может считаться сравнительно благополучной, если мириться с укладкой в путь около 40% непропитанных шпал и, примерно, с 70%-ным выполнением первоначальной программы смены.

На дороге имеются 2 завода по пропитке шпал: Грязский и Царицынский, с пропускной способностью в 600.000 шпал на 1923 г., недостаточной для полного удовлетворения потребности Юго-Восточных железных дорог.

Состояние пути оставляет желать много лучшего в отношении балластировки.

Недовывезено балласта за предшествовавшие годы около 70.000 куб. саж.; для пополнения балласта необходимо ежегодно в течение 10 лет вывозить до 34.000 куб. саж. против нормальных 27.000 куб. саж.

На 1923 г. предполагается вывезти, по ряду соображений, лишь 11.800 куб. саж., т. е. около $^1/_3$ потребности.

Намечаемая Управлением дороги вывозка балласта попутным порожняком едва ли даст положительные результаты, ибо потребует исправления букс, не прикрытых фартуками.

Предусмотренное производственной программой пополнение средств снегозащиты выполнено Юго-Восточными ж. д. довольно успешно, в результате чего дороги были обеспечены:

снеговыми щитами	в 75%
деревянными лопатами	„ 70%
железными	„ 95%
кирками	„ 150%
ломами	„ 70%

Для борьбы с полыми водами, Юго-Вост. ж. д. были обеспечены кулями и мешками в 72% их потребности.

Минувший зимний сезон не дал перерывов в движении и обошелся без значительных для движения поездов затруднений, посему надлежит считать работу дороги по очистке путей от снега вполне успешной.

На Юго-Вост. ж. д. имеется в наличии довольно большое число мостов, рассчитанных по нормам 1884 г., а именно: на линии Грязи—Орел—6 мостов, общим отверстием 363 саж., на линии Грязи—Царицын—13 мостов, общим отверстием 458 саж., и на линии Козлов—Ростов—2 моста, общим отверстием 262 саж. Все эти мосты допускают проход лишь легких паровозов, что безусловно значительно стесняет движение и наилучшее использование паровозного парка при наличных особенностях профиля дороги, что и следует учитывать при характеристике использования подвижного состава. Особенно представляется тяжелым для эксплоатации наличие подобных мостов на главной рабочей линии Козлов—Ростов. Железные фермы мостов, в виду значительного перерыва во времени по их окраске, требуют особой необходимости сугубо заняться предохранением этих ферм от разрушающей их ржавчины. В текущем году по эксплоатационной смете предусмотр на окраску железных мостовых ферм в количестве 362.000 пуд. металла.

На 1 октября 1922 г. оставалось капитально невосстановленными 289 мостов, общим отверстием 1.448 пог. саж., на 1 апреля 1923 г. этот остаток невосстановленных капитально мостов выражается цифрой 201. На первое полугодие текущего сметного года было ассигновано на эти восстановительные работы 38.190 тов. руб.

Хотя приведенные выше цифры и указывают на работу дороги в области приведения линии в порядок, все же необходимо отметить наличие на Юго-Вост. ж. д. 116 длительных предупреждений со скоростью хода от 25 до 5 верст в час, из них 71 предупреждение по неисправности искусственных сооружений (главным образом разрушение мостов во время гражданской войны): слабость верхнего строения и ветхость шпал—24 предупреждения, дефекты земляного полотна—8 и, наконец, нормальные предупреждения по стрелкам главного пути—13; 66%—от всех предупреждений падает на главные линии и 34%—на ветви.

Кроме того, по целому ряду участков линий введены массовые ограничения пропуска того или иного рода подвижного состава или его нагрузки; так, на основной линии Козлов—Ростов двойная тяга тяжелых паровозов не допускается на 11 мостах и ограничивается нагрузка американских вагонов двумя тысячами пудов, а Фокс-Арбеля—1.830 пудов; на всех ветвях не допускается пропуск тяжелых паровозов и американских вагонов, на линии Елец—Валуйки не допускаются тяжелые паровозы. На участке от Родника до Балашова и на 3-х мостах линии Харьков—Балашов тяжелые паровозы пропускаются с ограничением скорости до 20 верст в час. На 12 мостах установлены предупреждения из-за устарелости ферм.

Обращает на себя внимание установление 5-ти верстной скорости без проводника, что фактически сводит к нулю самое предупреждение.

На 6-ти капитально отремонтированных мостах предупреждения сохранены вследствие отсутствия металлических опорных частей, ожидаемых лишь в 1924 г.

Жилищный вопрос, как и на многих других, сильно-обострен и на Юго-Восточн. жел. дор. Почти полное разрушение путевых построек на некоторых перегонах не может не отражаться и на качестве содержания пути. Разрушенные и поврежденные путевые постройки исчисляются в 6.300 кв. саж., т. е. около 2 кв. с. на версту протяжения дороги, и жилые дома в 6.500 кв. с., т. е. тоже около 2 кв. с. на версту. В целях ослабления жилищного кризиса, дорога получила в первом полугодии ассигнование всего лишь в размере 1.410 тов. руб. и предполагается на второе полугодие ассигновать 25.000 тов. руб. Такое чрезвычайно малое ассигнование не изменит положения вопроса о жилищах.

Общая площадь технических и служебных зданий 116.032 кв. с.: на восстановление части разрушенных и поврежденных гражданских сооружений, технического и служебного значения, передано дороге в первом полугодии ассигнование в 33.720 тов. руб. и во втором полугодии предполагается назначить 27.780 тов. руб. В связи с оживлением товарных операций и в целях борьбы с хищениями, необходимо обеспечить дороге более усиленные средства на восстановление и ремонт товарных устройств, частью разрушенных, а частью пришедших в ветхость вследствие отсутствия обычного ремонта (из 53.806 кв. саж. требуют ремонта 37.500 кв. с., т. е., около 70%), а также и восстановление и ремонт ограждения товарных дворов.

На новые, восстановительные и жилищно-строительные работы на 1922-1923 г. по Юго-Вост. ж. д. испрашивался кредит в 1.792.915 довоен. руб., ассигновано же в центре было 457.905 тов. руб. В счет общего ассигнования на новые работы по Юго-Вост. ж. д. отпущены были по месячным расписаниям следующие суммы:

Месяцы.	В денежных знаках.	Сумма в тов. руб.
1922 г.		
В октябре	36.300.000 в дензн. 1922 г.	63.300
„ ноябре	9.310.000 „ „ „ „	10.340
„ декабре	—	—
1923 г.		
„ январе	120.000 в дензн. 1923 г.	7.500
„ феврале	315.000 „ „ „ „	24.050
„ марте	150.000 „ „ „ „	6.000
„ апреле	87.340 „ „ „ „	2.729
Итого . . .	—	116.919

Станционные устройства на Юго-Вост. ж. д. всегда являлись ее слабым пунктом, но, по сообщению ЦУЖЕЛ'а, кредитные стеснения

НКПС"а не дали возможности выделить средства на переустройство станций, за исключением 2-х узлов. Козлова и Орла, на переустройство коих, в связи с объединением первого у Ряз.-Уральской ж. д. и второго у М.-Курской, намечается отпуск средств по сметам указанных двух дорог.

Отпуск ассигнований на новые работы по месячным расписаниям, ко-ныне заменен отпуском кредитов по квартальным расписаниям; это, ко-нечно, уже большой шаг вперед, но надлежит все же отметить, что и квартальные расписания не обеспечивают планомерности в производстве новых работ, так как успешность в производстве во многом зависит от своевременного использования местных условий как в области подготовительных работ и заготовки материалов, так и в области самого производства работ. А посему скорейший переход, хотя бы лишь в отношении ассигнований и перевода кредита дорогам, на новые работы от квартального к годовому периоду является мерой, диктуемой не только возможностью осуществления скорейшего производства работ, но и возможностью достижения экономических выгод.

Подвижной состав и его ремонт.

Цифры таблиц 1 и 2 характеризуют состояние паровозного парка и выпуск паровозов из капитального и среднего ремонта Юго-Восточных жел. дор.

Таблица 1.

Паровозный парк в среднем, в сутки:

КВАРТАЛЫ.	Общее наличие.	Всего здоровых.	Из числа здоровых в холодном резерве.	Больных.	% больных от общего наличия.
Октябрь—декабрь 1921 г.	965	298	19	672	70
Январь—март 1922 г.	782	224	16	558	71
Октябрь—декабрь 1922 г.	1.092	421	79	571	57
Январь—февраль 1923 г.	1.062	457	92	515	54
Апрель 1923 г.	922 [1]	378	114	544	59
Май 1923 г.	936	385	135	551	59

В дальнейшем % больных снижается до 28% путем исключения из оперативного парка паровозов. В мае—июне число паровозов в холодном резерве доходит до 143 шт.

Оценка явлений систематического накопления холодного резерва приведена в части доклада, характеризующей работу подвижного состава, где также отмечается несогласованность отдельных видов ремонта подвижного состава с грузовой работой дороги.

[1]) Часть паровозов исключена из инвентаря.

Таблица 2.

Ремонт паровозов в среднем, в месяц:

КВАРТАЛЫ.	Задание НКПС, в уч. ед.	ВЫПУСК ИЗ РЕМОНТА.				% выпуска от задания.
		Капитального.	Восстан.	Среднего.	В учетн. един.	
Октябрь—декабрь 1921 г.	42	2	4	24	38	88
Январь—март 1922 г.	24	3	3	14	29	121
Октябрь—декабрь 1922 г.	44	5	4	22	45	102
Январь—март 1923 г.	35	6	1	23	43	123
Апрель 1923 г.	43	—	—	46	46	107
Май 1923 г.	43	4	—	32	44	102
Июнь 1923 г.	43	—	—	44	44	102

Надлежит отметить здесь превышение задания по ремонту паровозов, при указанном выше возрастании отставления паровозов здоровых в холодный резерв.

Первая из этих таблиц указывает на постепенное снижение числа больных паровозов на Юго-Восточных жел. дор. как в абсолютных цифрах, так и процентных отношениях от общего наличия на дороге паровозов. Это снижение больных паровозов особенно следует подчеркнуть в течение первых двух кварталов текущего 1922—23 сметного года. Вторая таблица, свидетельствуя о выполнении программы задания НКПС по ремонту паровозов с некоторым превышением, одновременно при своем сопоставлении с совершенными Юго-Восточными жел. дор. общими пробегами паровозов во всяком движении, указывает на полное покрытие этих последних выпуском из ремонта паровозов. Действительно, приняв средние пробеги между смежными капитальными ремонтами в 150.000 паровозоверст и между смежными средними ремонтами 20.000 паровозоверст, дорога должна была на протяжении двух первых кварталов текущего сметного года выпустить из капитального ремонта 25 паровозов и из среднего ремонта 102 паровоза, что полностью и было исполнено и даже с превышением выпуска 15 паровозами восстановительного ремонта, каковые и пошли на улучшение качества паровозного парка.

Таким образом, в отношении самообслуживания своей работы выпуском из ремонта, Юго-Восточные жел. дор. надлежит считать с точки зрения узко-технической вполне удовлетворительными. Что же касается себестоимости капитального и среднего ремонта паровозов, то расход рабочей силы на эти виды ремонта выразился в человеко-часах в следующем виде:

РОД РЕМОНТА.	П Е Р И О Д Ы.						Среднее за 6 месяцев
	1922 год.			1923 год.			
	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	Январь.	Февраль.	Март.	
Капитальный . .	[illegible]	[illegible]	21.965	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Средний	[illegible]	[illegible]	5.43	[illegible]	[illegible]	6.5?6	[illegible]

Сопоставление с теоретической потребностью в рабочей силе, исчисленной по нормам и данным 1913 года, с коррективами ЦТЖЕЛ'а на увеличение объема работ [illegible] ремонтов и понижения квалификации рабочих, свидетельствует, что приведенный выше средний расход в человеко-часах на Юго-Восточных жел. дор. значительно превосходит эту теоретическую потребность: 21.000 человеко-часов для капитального ремонта и [illegible] среднего. [illegible]

При исчислении нормальной потребности рабочей силы учитывалась классификация паровозного парка Юго-Восточных жел. дор.

Хотя [illegible] (26.900 [illegible]) [illegible] (24.400 чел.-час.) [illegible] [illegible] Юго-Восточных жел. дор. [illegible] — 17.900 и [illegible] и значительно [illegible] приходится обратить внимание Юго-Восточных жел. дор. — 20.500 чел.-час., [illegible] на необходимость более рационального и экономного расходования рабочей силы, особенно по среднему ремонту, обнаруживающему тенденцию к увеличению расходов из месяца в месяц.

Данные дороги за апрель—июль указывают на понижение расхода в среднем на капитальный ремонт до 20.100 чел.-час. и на средний—до 4.470, что подлежит отметить, как крупное достижение.

Поскольку возможно характеризовать выполнение текущего ремонта паровозов исполнительностью Службы Тяги в удовлетворении требований на паровозы со стороны Сл. Эксплоатации, то в течение первых двух кварталов таковое удовлетворение выражалось цифрами 98—99, что свидетельствует о благополучии дороги в этой области.

Приводимые ниже данности указывают на перепробег пассажирского паровозного парка[1]), сравнительно со средней заданной нормой, и недопробег товарных паровозов между капитальными и средними ремонтами.

---

[1]) В третьем квартале 1922/1923 гг. не имеет места перепробег пассажирских паровозов.

№№ по порядку.	Периоды.	Пробеги между капитальными ремонтами.				Пробеги между средними ремонтами.			
		Пассажирских.		Товарных.		Пассажирских.		Товарных.	
		Зад.	Исп.	Зад.	Исп.	Зад.	Исп.	Зад.	Исп.
1	1922 г. . . .	175.000	203.737	130.000	107.290	22.000	30.431	22.000	22.182
2	1923 г. . . .	175.000	201.223	130.000	127.689	35.000	34.430	25.000	26.131

При оценке пробегов товарных паровозов, необходимо иметь в виду, что слабость верхнего строения и мостов, а на некоторых линиях и крутые кривые заставляют пользоваться старыми паровозами сер. О и слабее, работающими в товарном движении в количества 52 паровозов из 122, что составляет 43%.

Пробеги между промывками в фактическом выполнении отстают от задания 1000—900—800 верст и определяются цифрами от 1030 до 710 в 22 г. и от 1080 до 700 верст в 23 г., что находит себе объяснение в плохом качестве воды на дороге.

Общая классификация оперативного паровозного парка и его разделение по состоянию и роду работы подробно характеризуются прилагаемой ведомостью, из коей явствует, что число серий пассажирских паровозов сводится к двум: А и Б, товарных к 5-ти: Э, Щ, О, Ч и Т. В товарном парке 43% занимают слабосильные паровозы сер. О и ниже, что вызывается индивидуальными особенностями Юго-Восточных ж. д. в отношении мостов, верхнего строения пути и их профиля при наличии значительного количества ветвей; при этих условиях значительное повышение веса поездов должно быть отнесено к числу определенно положительных результатов деятельности администрации дороги.

На момент моего обследования на местах (конец мая) общее число оперативного парка паровозов определялось цифрой 536, из них 58 пассажирских и 478 товарных, число больных из общего парка—162 и 374 здоровых. Из числа последних, 132 паровоза находятся в запасе, при чем преимущественно оставлены паровозы сер. Э—38 шт. (67%) наиболее мощные, в серии О и ниже—32 шт., т. е. всего лишь 24%, что свидетельствует о правильной линии поведения Управления дороги, учитывающей летнее затишье перевозок и подготовку к осенней кампании. Этот запас паровозов дает основание настаивать на сосредоточении внимания дороги на ремонте вагонов товарных, состояние и ремонт коих оставляют желать лучшего, как это приводится ниже.

В таблицах 3 и 4 помещены данности о товарном парке вагонов и его ремонте.

Таблица 3.

Парк товарных вагонов (в среднем, па 1 число месяца).

КВАРТАЛЫ.	Товарные вагоны.			
	Здоровых.	Больных.	Всего.	% больных.
Октябрь—декабрь 1921 г.	9.022	4.513	12.535	33
Январь—март 1922 г.	6.471	3.337	9.808	24
Октябрь—декабрь 1922 г.	12.246	4.629	17.975	26
Январь—март 1923 г.	12.412	4.418	16.820	26
Апрель—июнь 1923 г.	12.132	4.735	16.867	28

Таблица 4.

Выпуск вагонов товарного парка из конвенционного осмотра.

КВАРТАЛЫ.	Задание НКПС.	Выполнено дорогой.	% выполнения задания.
Октябрь—декабрь 1921 г.	597	429	72
Январь—март 1922 г.	500	432	86
Октябрь—декабрь 1922 г.	486	453	93
Январь—март 1923 г.	370	395	107
Апрель 1923 г.	470	396	84
Май 1923 г.	470	394	85,8
Апрель—июнь 1923 г.	537	489	91

Процент больных вагонов в текущей половине сметного года дер-
жится на цифре 26% против 33%—34% того же периода прошлого
года. Выпуск же вагонов из конвенционного осмотра в абсолютных
цифрах почти тождественен в текущем году с прошлым годом, и, лишь
благодаря снижению НКПС, исполнение этого задания в процентном от-
ношении возрастает и во втором квартале достигает превышения на
7%, падая к 1 мая до 84% и к 1 июня до 83,8%, вследствие уве-
личившегося задания, но не увеличившегося выполнения. Последующий
период дает увеличение по ударному заданию за счет сокращения ре-
монта пассажирских вагонов.

Таким образом, в деле оздоровления парка товарных вагонов до-
рога осталась на уровне прошлого года, и положение не улучшается.

Вместе с тем качество ремонта вагонов определенно ухудшилось,
что подтверждается значительной браковкой на передаточных пунктах
и отцепкой вагонов по неисправности.

При оценке этого обстоятельства, необходимо иметь в виду полу-
чение Юго-Восточными ж. д. порожняка и отправку груженых в значи-

тельной части специальным фондом (хлеб насыпью), при этих условиях на передаточных пунктах прием порожних не может выявить в полной мере их недостатков, а сдача груженых затрудняется строгостью приемки от Юго-Восточных ж. д., особенно, если вагоны следуют на сухопутную границу. Положение Юго-Восточных ж. д. в этом отношении очень затруднительно, и перспективы грядущей осенней кампании, падающей значительной своей частью на долю обследуемой дороги, требуют, с одной стороны, напряжения деятельности дороги, а с другой, всемерной помощи дороге как в отношении снабжения ее материалами централизованных заказов, так и денежными подкреплениями. В отношении материалов для ремонта вагонов, Юго-Восточные ж. д. не вполне обеспечены кровельным железом, сортовым железом, буксами, красками и олифой; Правлением принимаются меры для пополнения недостающего.

Слабость кузовов русских вагонов для перевозок хлеба насыпью, затруднительность ремонта вагонов по отсутствию или недостатку надлежащих материалов (сухого леса, красок и проч.) заставляет поставить вопрос о систематическом и постепенном обеспечении дороги тарой—мешками для уменьшения перевозок насыпью, что, быть может, окажется и экономичным решением вопроса, если учесть стоимость усиленного ремонта вагонов и утрату насыпного груза.

Из таблиц 5 и 6 усматривается, что, при общем нарастании парка пассажирских вагонов и нарастании абсолютных цифр числа больных пассажирских вагонов, все же соотношение этих последних к общему парку в текущем году стоит более удовлетворительно, чем то имело место в прошлом отчетном году. Нарастание абсолютных цифр больных вагонов надлежит скорее объяснить повышенными требованиями к определению термина „здоровый вагон“, чем нарастанием объема износа пассажирских вагонов за рассматриваемый период времени.

Таблица 5.

Парк пассажирских вагонов.

КВАРТАЛЫ.	Здоровых.	Больных.	Всего.	% больных
Октябрь—декабрь 1921 г.	104	350	454	77
Январь—март 1922 г.	244	369	613	60
Октябрь—декабрь 1922 г.	333	454	787	58
Январь—март 1923 г.	363	520	892	59
Апрель 1923 г.	390	532	923	58
Май 1923 г.	423	514	937	55
Апрель—июнь 1923 г.	410	519	922	56

Таблица 6.

Ремонт пассажирских вагонов.

Кварталы.	Капитальный ремонт.			Средний ремонт.			Срочный осмотр.		
	Зад.	Исп.	% исп.	Зад.	Исп.	% исп.	Зад.	Исп.	% исп.
Октябрь—дек. 1921 г.	17	1	—	—	13	—	—	—	—
Январь—март 1922 г.	17	3	—	—	12	—	—	14	—
Октябрь—дек. 1922 г.	2	6	300	19	18	85	36	21	58
Январь—март 1923 г.	6	8	133	6	12	200	22	21	91
Апрель—июнь 1923 г.	8	6	75	8	19	237	30	15	50

Не касаясь здесь рациональности форсирования ремонта пассажирских вагонов, необходимо отметить, что цифры таблицы 6 свидетельствуют о значительной работе дороги, проделанной ею в этом виде ремонта подвижного состава и особенно в области капитального ремонта вагонов. Задания НКПС выполнены в первой половине текущего сметного года с большим превышением.

Что касается надзора за ходовыми частями вагонов в поездах, то, судя по числу отцепляемых вагонов по горению букс, дорога в текущем полугодии снизила такие отцепки по сравнению с соответственными месяцами прошлого оперативного периода, именно в то время, как в 1921/22 г. на протяжении первых двух кварталов число отцепок по горению равнялось 0,52 и 0,93 на каждые 10.000 осе-верст, в 22—23 г. число этих отцепок составляло лишь 0,48 и 0,50 на каждые 10.000 осе-верст, но это достижение представляется очень отстающим от норм 1913 г.—от 0,12 до 0,15 и, кроме того, вообще отцепки по технической неисправности имеют устойчивый характер, выражаясь следующими цифрами на 10.000 осе-верст по месяцам:

Месяцы.	Число отцепок на 10.000 осе-верст.	Месяцы.	Число отцепок на 10.000 осе-верст.
1922 год.		1923 год.	
Октябрь	0,59	Январь	0,41
Ноябрь	0,47	Февраль	0,64
Декабрь	0,46	Март	0,83
Среднее	0,51	Среднее	0,63

Управление дороги, хотя и принимает меры, введя с 1-го марта положение, по коему установлена заинтересованность агентов в снижении отцепок,—должно систематически бороться с дефектами в этой области, установив персональную ответственность за ремонт товарных

вагонов определенного на каждом участке Помощника начальника участка и пересмотрев персональную пригодность агентов, непосредственно причастных к ремонту и его приемке. Последняя мера в ее общем виде требует усиления и развития института проверки знаний агентов экзаменами. Данные дороги за апрель—июль указывают на снижение отцепок до 0,38 на 10.000 осе-верст.

В области привлечения местных промышленных и заводских организаций к делу ремонта подвижного состава можно отметить лишь изготовление для Юго-Восточных ж. д. заводом быв. Дюмо в Царицыне кровельного железа и блюмов в крайне незначительном размере.

Мощный Сулинский завод не работает, и нет пока надежды на пуск его в ход.

Главные Воронежские мастерские.

Главные Воронежские паровозные мастерские расположены на территории в 21.080 кв. саж. (8,7 десятины), при ширине территории всего лишь в 45 саж. Такой необыкновенно узкий двор мастерских заставил построить уродливо многие здания цехов в отношении взаимного их расположения. Принцип достижения наименьших расходов по внутренней между цехами переброске изделий при размещении зданий на площади двора, повидимому, не был принят во внимание, и тем самым выпуск продукций мастерских был обречен на постоянное обложение довольно значительными по своим размерам накладными расходами. Ныне эти накладные расходы несколько умерены путем перекомбинирования станков между отдельными цехами, в целях сокращения междуцеховых потоков, что по существу увеличило число отдельных станков в некоторых зданиях; последнему обстоятельству отчасти благоприятствовало наличие в Воронеже эвакуированных с фронта механических оборудований.

В ближайшие годы о более капитальных мерах реорганизации не приходится говорить, т. к., при изучении вопроса о соответствии Воронежских мастерских требованиям рациональной эксплоатации, приходится убеждаться, что на эти мастерские в деле ремонта паровозов в будущем вряд ли можно возлагать крупную роль, и они должны будут капитально перестроиться, либо, и вернее всего, эти мастерские обречены будут на приспособление для иных целей, т. к. многие здания стары, темны и не только по своему взаимному расположению на территории двора не отвечают принципам экономной их эксплоатации для ремонта паровозов, но и по внутреннему своему устройству и оборудованию являются далеко отставшими от современных требований в этом отношении.

Учитывая все-же еще многолетнюю необходимость поддержания Главных Воронежских мастерских в составе Юго-Восточных дорог для производства ремонта паровозного парка и считаясь с неизбежными затруднениями в эксплоатации, надлежит отметить желательность со

стороны Центра придти на помощь дороге как в деле технического выяснения степени и возможности уплотнения работы и повышения ее продуктивности, так и в деле возможного усиления технического оборудования мастерских, т. к. при нынешних условиях работ, даже при регулярном снабжении материалами, запасными частями тормозов и арматуры, мастерские свою пропускную способность определяют всего лишь в 125 паровозов капитального ремонта в год.

Кроме того, ненормальность снабжения запасными частями и материалами заставляет расширять литейное дело и прочие подсобные производства вплоть до создания маленького прокатного цеха (вальцевочный стан), что надо поставить в заслугу администрации дороги, как проявление инициативы и гибкости в трудных обстоятельствах, но с экономической точки зрения такое все-таки расширение задач Главных мастерских в кустарном порядке является отрицательным, что и подтверждается исчислением повышенной стоимости капитального ремонта паровозов в человеко-часах, приведенном в отделе ремонта подвижного состава.

Производительность сборного цеха выражалась в следующих цифрах:

Категория рем.	Выпуск паровозов из ремонта по годам:						
	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922
Большой ремонт	81	65	48	16	17	19	33
Средний	—	15	14	45	71	17	1 восстановить
Средний простой в рем., в днях.	—	—	—	—	—	—	85 д.

Общее число рабочих и служащих Главных Воронежских мастерских по годам определялось в следующих цифрах:

в 1919-ом году	2.701	человек
„ 1920 „ „	2.338	„
„ 1921 „ „	1.715	„
„ 1922 „ „	1.448	„
„ 1923 „ „	1.553	„

Если предположить, что снижение продуктивности работы шло равномерно по всем цехам, то это снижение возможно охарактеризовать соотношением цифр частных от деления общего числа рабочих и служащих Главных мастерских на соответственный по времени выпуск паровозов из ремонта. Выражая выпуск паровозов из мастерских в единицах капитального ремонта, примем одну физическую единицу

капитального ремонта за три единицы среднего ремонта и одну единицу среднего ремонта за 10 единиц малого ремонта. При таких соответствиях между родами ремонта паровозов получим нижеследующее число рабочих и служащих, падающих на одну физическую единицу выпуска из капитального ремонта:

в 1916-ом году	20 человек
„ 1917 „ „	25 „
„ 1918 „ „	42 „
„ 1919 „ „	сведений нет
„ 1920 „ „	„ „
„ 1921 „ „	„ „
„ 1922 „ „	52 маст. и раб. и 4,2 служ.
„ 1923 „ „	47 „ „ „ „ 3,1 „

Цифры эти указывают на неуклонное падение производительности Главных Воронежских мастерских с 1916-го года вплоть до 1922 года и некоторый незначительный подъем производительности лишь за последнее время.

Следовательно, повременную работу мастерских в отношении продуктивности возможно было бы охарактеризовать в грубых процентах от 1916-го года в цифрах 42,5%. Оправдывая снижение продуктивности работы отчасти увеличением объема работ по ремонту паровозов, в виду ухудшения общего их качественного состояния, и отчасти износом станков и инструментов, все же в значительной степени снижение продуктивности надлежит отнести и к снижению продуктивности самой выработки и к недостаткам организации работ.

На эти два фактора дороге надлежит обратить наисерьезнейшее внимание, т. к. ремонт и содержание подвижного состава ложится одним из крупных расходов на бюджет дороги.

Главные Отрожские мастерские.

Главные Отрожские мастерские, сравнительно недавней постройки, предназначены исключительно для ремонта вагонов. Общая площадь двора около 90.000 кв. с. (37,4 десятины) при общей площади крытых помещений в 7.200 кв. саж.

В отличие от Воронежских Главных мастерских, под Отрожские мастерские отведена удобная площадь двора, и взаимное расположение отдельных цехов выбрано, в общем, весьма удачно. Отсутствие специальной тележечной мастерской и недостаточный размер части сборной мастерской, в которой передвигаются пассажирские вагоны (приходится у длинных вагонов отнимать буфера), единственные существенные дефекты постройки этих мастерских. Все тележки из-под пассажирских вагонов ремонтируются на путях сборного пассажирского цеха (общая площадь 2.185 кв. саж.) и тем самым, отнимая полезную площадь

высокого здания, специально предназначенного для подъемки пассажирских вагонов, не позволяют специализировать работу, заставляя разбрасывать ремонт тележек по площади всего огромного здания. Между тем, как концентрации этого рода ремонта в одном месте позволила бы лучше обслужить рабочих станками, не заставляла бы тратить большого времени на хождение и сократила бы расход сил на переноску тележных предметов.

Вторым немаловажным фактором увеличения продуктивности работ Отрожских мастерских и уменьшения себестоимости продукции выпуска из мастерских является необходимость оборудования сборного пассажирского цеха хотя бы самым ограниченным числом станков. В настоящее время отсутствие необходимых цеху станков (имеются лишь 3 сверлильных станка, 1 наждачное точило и 5 деревообделочных станков) заставляет рабочих бегать в механический цех на расстоянии до 150 саж. за какими-нибудь самыми ничтожными работами, как, например, нарезки резьбы, приточки валика и проч.

В частности, вообще, токарные устройства в Отрожских мастерских явно недостаточны, нет станка для обточки шеек и при усилении ныне ремонта товарных вагонов придется эту обточку вести в Главных Воронежских мастерских.

На эти два фактора необходимо обратить внимание дороги,— сравнительно незначительные расходы сторицей окупятся в ближайшее же время сокращением расходов по ремонту вагонов.

Эволюция цифр производительности Отрожских мастерских может быть охарактеризована в следующем виде:

Наименование работ:	Годы.									
	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923 за 1 месяц.
Пассажирский парк.										
1. Возобновлен.	11	10	8	8	6	—	—	—	—	—
2. Большой ремонт.	29	52	24	13	3	5	8	11	31	22
3. Средний ремонт.	30	22	24	86	43	14	56	95	142	44
4. Период осмотр.	220	276	177	150	144	193	96	40	53	23
5. Мелкий ремонт.	101	23	63	75	173	—	—	—	—	—
Товарный парк.										
1. Постройка	250	483	268	11	5	—	—	—	—	—
2. Возобновлен.	173	205	113	68	26	—	—	—	—	—
3. Большой ремонт.	653	991	1332	626	774	—	—	—	—	—
4. Период осмотра	2594	1552	981	303	55	772	1326	1052	1129	451 [1])
5. Случ. и малый ремонт.	1356	1058	1765	1842	1031	1387	875	635	1033	476

[1]). Уменьшение конвенционного осмотра объясняется усилением малого ремонта крытых вагонов для погрузки.

Если взять эквивалентными по ремонту пассажирских вагонов 1 возобновление = 2 большого ремонта = 4 среднего ремонта = 40 периодического осмотра и по ремонту товарных вагонов 1 вновь построенный = 2 возобновленным = 2 большого ремонта = 8 периодического осмотра = 160 малого ремонта, то вышеуказанную таблицу возможно было бы свести в нижеследующую:

Наименование работ.	Годы.									
	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923 за 4 месяца.
Пассажирский парк. Большой ремонт	77	97	61	80	41	22	38	61	105	45
Товарный парк. Периодический осмотр	7966	10263	8993	3259	3347	842	1370	1089	1479	475

Динамика цифр производительности Отрожских мастерских указывает на постепенное по годам усиление этой производительности, начиная с 1921 года, даже превышающей цифры 1915 года по пассажирским вагонам, но по товарному парку производительность в 1923 году менее 20% производительности 1914 года.

Исследование работы Отрожских мастерских, в целях выправления организационных норм, наряду с изысканием подлежащих мероприятий, для парализования вышеприведенных факторов, понижающих производительность работы мастерских, должны являться основными задачами администрации дороги в деле улучшения вагонного хозяйства.

Служба Связи и Электротехники.

Работа телеграфа характеризуется нижеследующими средними цифрами в месяц по кварталам текущего сметного года:

	Октябрь—декабрь 1922 г.	Январь—март 1923 г.	Апрель—июнь 1923 г.
1. Обмен с НКПС в 10 сл. единицах	271.170 ед.	—	241.856 ед.
В том числе:			
а) переданных в срок до 12 час.	99,3%	100%	100%
б.) Средняя длительность опоздания	1 ч. 14 м.	25 мин.	49 мин.
2. Обмен по всем станциям; число 10 сл. ед.	3.393.993 ед.	3.172.390 ед.	3.400.959 ед.

Из рассмотрения цифр этой таблицы возможно вывести заключение, что работа телеграфа вполне удовлетворительна. Обмен телеграфной корреспонденции с НКПС дал лишь 0,7%, в среднем опоздании против установленного двенадцати-часового срока передачи телеграмм, при сравнительно небольшом среднем замедлении в 1 ч. 14 м., последние данности на период январь—март 1923 г. дает дальнейшее улучшение.

Сравнение цифр общего обмена телеграфной корреспонденции с современными средними цифрами по сети дают на версту эксплоатационной длины Юго-Восточных дорог превышение густоты подачи телеграмм на 15% против средних цифр по сети. Это сопоставление указывает на желательность обратить внимание дороги прокорректировать себя в отношении правильности пользования телеграфными проводами, и не представляется ли возможным перевести часть этой корреспонденции с проводов на почтовую связь, тем более, что эта последняя на Ю.-В. дорогах налажена вполне удовлетворительно. Такое снижение телеграфной корреспонденции, кроме прямой цели—экономии в расходе по эксплоатационной смете, возможно, исключит собою ряд намеченных дорогой расходов по подвеске новых проводов, в целях усиления телеграфной связи.

Число единичных телеграмм, приходящихся в год на одного телеграфиста на Юго-Вост. ж. д., определяется в 40.000 шт., что почти соответствует работе одного телеграфиста в довоенное время (в среднем 40.900 шт.), но стоит на 15% ниже средней современной цифры по сети (46.600 шт.): почему Юго-Вост. ж. д. надлежит еще раз переоценить соответствие штата телеграфа объему работы его.

Телеграфная линия в 1922 г. была пройдена ремонтом удовлетворительно, нормальный проход телеграфной корреспонденции служит прямым свидетелем удовлетворительного качества ремонта. Исключение составляет Царицынская линия, перешедшая лишь осенью 1922 г. в ведение Юго-Вост. ж. д. от КОПСа, будучи незаконченной ремонтом этим последним, почему Юго-Вост. ж. д. пришлось, не взирая на позднюю осень (в октябре), формировать для Царицынской линии рабочие колонны.

В январе и феврале, вследствие, главным образом, гололеда, появились перерывы в телеграфном действии. В январе они составляли 1,4 и в феврале 0,5 на 100 проводо-верст. Явление гололеда имеет вполне установившуюся практику на Юго-Восточных ж. д., почему особо тщательный и фундаментальный ремонт телеграфной линии на этих дорогах единственно и может служить до некоторой степени гарантией возможно наименьшего объема повреждений. В текущем году, несмотря на продолжительность и повторность гололеда, повреждения линии ограничились лишь повреждениями проводов без поломки столбов, почему связь могла быть восстановлена довольно быстро. Продолжительность перерыва действия проводов определилась в среднем около 15 ч. Следует считать своевременной постановку перед центром вопроса о радикальном предупреждении перерыва связи от гололеда.

Телефонные устройства и устарели и крайне недостаточны. Но говорить об обновлении их и развитии в настоящее время, конечно, не приходится. Следует лишь приветствовать начинания ЦШ в области усиления телефонной связи на Юго-Вост. ж. д., установкой аппаратов у дорожных мастеров для связи этих последних с начальником участка пути на перегонах, особо заносимых снегом. Такое начинание крайне необходимо для Юго-Восточных ж. д., занимающих одно из первых мест по степени заносимости снегом среди дорог всей сети.

С декабря прошлого года централизованные устройства на дороге от Службы Пути были переданы в ведение Сл. Связи. Устройства эти страдают разнообразием и устарелостью своей конструкции и, к тому же, довольно сильно пострадали во время гражданской войны. Ныне из 13 станций капитально отремонтированы централизованные устройства из 5 станциях.

Не оспаривая в принципе крайнюю желательность широкого распространения на железных дорогах централизационных устройств, все же в настоящий момент из экономических соображений приходится ставить вопрос, поскольку расходы по капитальному ремонту централизационных устройств и дальнейшее их содержание являются необходимыми при настоящих условиях эксплоатации Юго-Вост. ж. д., принимая во внимание их крайне малое движение. Казалось бы, что безопасность движения при столь незначительной работе дорог вполне была бы гарантирована и соблюдением существующих правил технической эксплоатации, и суммы, затрачиваемые на капитальный ремонт централизованных устройств и на их последующее содержание, если они превышают расход по обслуживанию стрелок обыкновенным способом, могли бы быть с большим успехом обращены и на другие неотложнейшие нужды дороги, коих ныне более, чем достаточно.

Управление дороги, отмечая, что ныне исполняются работы 2-ой очереди по линиям 1-ой категории, все же считает необходимыми эти работы, в виду опасения окончательного разрушения устройства, усиления безопасности движения и сравнительно незначительных расходов на эти работы.

Производительность электротехнических мастерских, измеряемая в единицах выпуска продукции, определялась в первом квартале текущего сметного года средним в месяц 55,8 учетн. ед. (против 21,5 уч. ед. в сентябре), и во втором квартале в 81,4 уч. ед., уже несколько превосходя плановое задание—80 уч. ед., (в апреле—июне—86,03 ед.). Таким образом, в области использования своих мастерских, дорога за последнее время подходит к полному использованию имеющегося у нее оборудования и к установлению правильной организации дела в этой области.

В момент обследования заканчивалось Управлением дороги дело по аренде бывш. завода Гаусмана у Губсовнархоза, для размещения в нем Главных электрических мастерских.

Из намечаемых мер по Сл. Связи необходимо отметить рациональность и экономичность организации телефонной связи дорожных мастеров с Начальниками участков пути на линиях, подверженных снежным заносам, составляющим весьма серьезную и систематическую угрозу непрерывности движения на Юго-Вост. жел. дорогах.

Обеспечение работ по ремонту телеграфной линии во время обследования находилось в недостаточно удовлетворительном состоянии: столбов имелось всего лишь около 15% потребности, материалов децентрализованного снабжения имеется от 10 до 25 процентов. Инструмент заготавливается дорогою, также заготавливаются полюса цинковые, медные Мейдингера и Геркулес и агломераты для поддержания нормального действия как телефонов, так и телеграфа.

Из отдельных материалов и предметов, необходимых для ремонта, ощущается недостаток в канате для насадки изоляторов, бичеве для блоков, в гвоздях барочных, конденсаторах, отсутствие коих задерживает использование имеющихся телефонов, в проволоке, стальной и медной изолированной, в мелких запасных частях для телефоно-телеграфных приборов.

Недостаток запасных частей для керосинокалильного освещения не дает возможности удовлетворять линию достаточным количеством фонарей.

Рабочая сила.

Поскольку данные о наличии постоянных и временных работников, по сведениям Административной службы и ДБН, обнимают не одинаковые элементы административного аппарата дороги, приходится остановиться на сведениях ДБН, не включающего в число служащих охрану дороги.

Штат Правления, как указывалось в вопросах организационных, превышает твердый штат (включая и линейных агентов) и по месяцам 1923 года, хотя и медленно, но возрастает: в январе 741 чел., в феврале—825, в марте—840 чел.

Число служащих Управления, наоборот, несколько уменьшается: январь—1.327, февраль—1.280 и март—1.308.

Число линейных штатных агентов (не Правления) незначительно увеличивается по месяцам (январь 31.588, февраль 31.849 и март—31.939).

Постоянно поденные по месяцам изменяются так: январь—2.275, февраль—2.772 и март—2.706. Подсобные предприятия имеют по 113 ч. во все месяца.

На 1 версту дороги приходится по месяцам: январь—11,35 чел., февраль—11,53 и март—11,54; норма твердого штата—11,23 чел.

Эти же цифры со включением охраны дороги и не только постоянно поденной рабочей силы, но и временной,—определяются так: январь—12,40 чел., февраль—12,88, март—12,99, апрель—12,77 чел.

Соотношения распределения по Правлению, Управлению и линии приводятся ниже:

Наименование группы.	Январь.	Февраль.	Март.
	В процентах от всего числа.		
Правление	1,7	1,72	1,84
Управление	3,2	3,49	3,56
Линия	95,1	94,89	94,6

Относительное расширение аппарата Правления и Управления имеет место с одновременным относительным уменьшением линейного состава.

Первое место по числу управленских и линейных служащих и рабочих занимает Сл. Тяги—около 41%, затем, Сл. Движения—$26^1/_2$% и на третьем месте Сл. Пути—19%; далее следует Сл. Связи—7% и Материальная Служба—5%, прочие службы и организации—$1^1/_2$%.

Наибольшее нарастание по службам наблюдается по Сл. Материальной и Сл. Тяги, при одновременном сравнительно значительном снижении по Сл. Пути и малом—по Сл. Движения.

Число инженеров и техников по Службам характеризуется следующей таблицей:

Наименование квалификации.	Сл. Тяги.	Сл. Пути.	Сл. Связи.	Сл. Движ.	Хоз.-Мат. сл.	Всего.
Инженеров	45	48	7	3	3	106
Техников	261	258	30	9	10	568

По Сл. Тяги сравнительно со Сл. Пути квалификация несколько хуже, что отмечалось и при обследовании на месте, кроме того сопоставление с 1913 годом по Сл. Пути, Тяги и Движения указывает на определенное понижение числа квалифицированных работников на линии: так, по Сл. Тяги в 1913 г. было 42, в 1923 г.—12 ч.; по Сл. Пути в 1913 г.—40 чел., в 1923 г.—24; по Сл. Движения в 1913 г. было 3 Начальника Отделения—инженеры, и теперь ни одного. Особенно угрожающим является как абсолютное понижение числа инженеров по Сл. Тяги, едва достигающее 28% от цифры 1913 года, так и, что более существенно, отсутствие инженеров на должностях Начальников оборотных депо, старших мастеров, мастеров и их помощников.

Таким образом не подготовляется кадр квалифицированных работников для пополнения естественной убыли командного персонала.

Привлечение инженеров из других ведомств невозможно, в виду низкой оплаты труда и тяжелых жилищных условий.

По заявлению управления, за последние 3 месяца все же удалось привлечь новых 5 инженеров надлежащей квалификации.

Процентное отношение начальствующих к конторскому персоналу и к рабочей силе определяется следующими цифрами:

Наименование низшей квалификации.	Служба Тяги.	Служба Пути.	Служба Движения.	Служба Материальная.
К конторскому персоналу . .	28,1	18,2	70,2	14
К рабсиле	2,4	7,7	9,75	3,51

Поскольку общей характеристикой квалификации рабочей силы и ее динамики может служить распределение служащих и рабочих по разрядам тарифной сетки, необходимо отметить, что наибольшее число агентов дороги падает на 6-й разряд. Соотношение числа служащих и рабочих разрядов 6-го и ниже к числу агентов свыше 6-го разряда остается из месяца в месяц, примерно, одинаковым с самым незначительным увеличением от января к марту; это соотношение определяется, примерно, равенством числа агентов до 6-го разряда включительно числу агентов выше 6-го разряда. Отдельные колебания по главным службам характеризуются наибольшим числом служащих и рабочих по Сл. Тяги по 6-му и 7-му разрядам, по Сл. Пути—по 4-му разряду и по Сл. Движения—по 5-му и 6-му.

Переговорами с администрацией дороги и председателем Дорпрофсожа устанавливается, что общее понижение квалификации агентов дороги коснулось, главным образом, командного состава и менее низших и средних агентов, в общем оставшихся на своих местах. В некоторых случаях сокращение штатов, в частности по Сл. Движения, путем увольнения служащих низшей квалификации и сохранения более квалифицированных, с соответственным понижением их по службе, дало возможность также несколько улучшить среднюю квалификацию агентов и создать как бы резерв для развития перевозок.

Основные методы поднятия производительности работы дорога видит в развитии института сдельщины и премирования.

По мнению Управления дороги, лишь сдельщина дала возможность выполнения производственной программы в последнее время по мастерским Сл. Тяги. Если даже считать бесспорно установленным это положение, то все же необходимо подвергнуть анализу соответствие производственных достижений затратам средств. Приводимые ниже данные заставляют предполагать, да этого не отрицают ни администрация, ни Дорпрофсож (при совместном обсуждении), что гармонии между указан-

лыми выше двумя основными элементами хозяйствования нет. Причиной такого нарушения гармонии является, очевидно, повышенные расценки единиц работы, требующие кардинального пересмотра при самой энергичной и авторитетной поддержке Дорпрофсожа, ибо одна администрация без такой поддержки в данном случае не справится. В этом же направлении должны действовать администрация и Дорпрофсож в отношении борьбы с повышенными расценками на линии так называемых договорных работ, сверх предусмотренных основными расценками.

Необходимо, чтобы и представители Профсоюза на линии усвоили себе, что повышение реальной заработной платы не должно достигаться столь искусственным способом, как преувеличение сдельного приработка.

Расхождение точек зрения администрации и Профсоюза, при моем нахождении в Воронеже, должно было стать предметом обсуждения в дорожной примирительной камере.

Опыт применения сдельных работ по Сл. Пути дал полное основание сделать вывод о применимости такого способа оплаты лишь для строительных работ и в цехах мастерских; путевые же работы, связанные с безопасностью движения, не допускают применения сдельной оплаты.

Упорядочению дела установления соответствия между оплатой и производительностью могло бы служить, по моему мнению, введение системы сдачи работ в порядке бюджетно сдельном, не применяемом на Юго Восточных жел. дор., по соображениям общей неопределенности как общего бюджета дороги, так и, в частности, размера средств на рабсилу. Считаю, что эти соображения не могут служить непреодолимым препятствием к корректированию идеи сдельщины по одиночным расценкам.

Изложенное, главным образом, относится к работам по Сл. Тяги, ибо по прочим службам сдельщина применяется в крайне ограниченных размерах (по Сл. Связи и Сл. Пути).

В общем на дороге действуют следующие роды оплаты труда: сдельная, повременная, смешанная и премиальная.

Не являясь вообще сторонником премиальной системы, которая символизирует по существу отказ от управления, и считая, что премированию подлежат работы, лишь легко и бесспорно учитываемые по их результатам, не могу не отметить некоторого увлечения этой системой, в частности подтверждаемого намерением премировать ДС и ДСП за уменьшение простоя вагонов, отцепленных по неисправности. Вместе с тем Управление дороги и само, по учету объективных условий работы (постоянное изменение объема ее), высказывает сомнение в результативности вводимого премирования.

Объективные данные, правда, за короткий период, указывают, что применение премии не всегда дает значительный или положительный результат, так премия за сбережение топлива на паровозах дала за март перерасход. Премия за уменьшение процента брака вагонов на передаточных пунктах дала понижение с $7\frac{1}{2}\%$ в январе до 7% в феврале.

В силу изложенного выше, приработок не может служить показателем интенсивности труда, тем более, что размер приработка крайне

разнообразен по дороге, поэтому не дает возможности какого либо общего вывода в отношении оценки интенсивности труда.

Характеристикой пестроты приработка по сдельщине могут служить некоторые цифры.

По отдельным производственным единицам Юго-Восточных жел. дор. наиболее резкие колебания выражаются соотношениями следующих цифр: в январе месяце процент сдельщины к сумме содержания по Борисоглебскому участку — 108. а по Новохоперскому — 5,68, Евстратовскому — 10,88, Лискинскому (крупному) — 18,17; в феврале по Ростовскому — 171,18%, а по Лискинскому — 13,87% и Глубокинскому — 11,53%; в марте по Царицынскому — 153,37, а по Евстратовскому — 13,35%; в апреле по Царицынскому — 240,95%, а по Лискинскому — 34% и по Евстратовкому — 39,26%. Одни и те же производственные единицы по месяцам дают тоже резкие колебания; так, Борисоглебский участок в январе — 108%, а в феврале — 29,92%; Царицынский — в январе — 61,47%, а в апреле — 240,95%. Глубокинский в феврале — 11,53%, а в апреле — 68,08%; Ростовский в январе — 48,77%, а в феврале — 171,18% и т. д.

Приработок по мастерским имеет, по абсолютным своим величинам, главным образом, и по динамике в некоторых случаях, явно ненормальный характер, особенно учитывая, что параллельно общая производительность не находится в таком же соотношении с удовлетворением потребности дороги.

Средний процент сумм на приработок достиг в апреле 44,7%, вместо нормы ЦБН, установленной в 28%.

№№ по порядку.	Наименование мастерских.	Январь.	Февраль.	Март.	Апрель.
		Сдельщина, в процентах.			
1	Воронежские главные (паровозные) . . .	295,49	162,75	176,42	139,15
2	Отрожские главные (вагонные).	132,86	251,71	308,22	226,83
3	Борисоглебские . . .	71.96	180,11	231.10	289,05

Средний % сдельного приработка от общей суммы содержания, назначенного центром на Юго-Восточные жел. дор., возрастает с каждым месяцем: январь — 20,75%, февраль — 35,85%, март — 41,19% и апрель — 44,75%, превышая значительно норму 28%, установленную ЦБН.

Хотя сопоставление процента приработка с процентом выполнения задания и не может служить точным мерилом соответствия этих двух взаимно связанных элементов, ибо второй элемент меняется не по какому-либо закону, но все же, для подтверждения высказанной выше мысли об отсутствии гармонии в этом вопросе, считаю необходимым привести следующие наиболее резкие несоответствия.

По ремонту паровозов производительность Воронежских мастерских выражается по месяцам следующими уменьшающимися цифрами: январь—161,8%, февраль—160%, март—156,35%, а процент приработка соответственно—295,49%, 162,75% и 176,42%; на участке Орловском: январь—производительность 0%, а процент приработка—77, февраль—производительность 100%, а приработок—30%; на Елецком участке: январь производительность 100%, процент приработка—149%, февраль—производительность 50%, процент приработка—147%, март производительность 200%, процент приработка—167% и т. д.

Распределение заработной платы по различным ее видам и по месяцам, выраженное в %ах от общей ее суммы, и сопоставление с заданным явствует из приводимого ниже:

№№ по порядку.	Род заработной платы.	Январь.		Февраль.		Март.	
		Фактический %.	% заданный.	Фактический %.	% заданный.	Фактический %.	% заданный.
1	Основное содержание	61,2	70,5	60,3	70	59,20	69,42
2	Сдельные	17,8	17,6	25,3	19	22,4	19,40
3	Поверстные	7,80	3,4	5,8	4,2	6,70	4,2
4	Сверхурочные и командировочные .	58,8	7,5	5,7	5,4	5,5	5,5
5	Разные выплаты	—	—	2,02	0	5	0
6	Фонд специалистов.	0,4	1	0,9	1,4	1,2	1,5

Таблица эта указывает, что сдельная оплата в общем растет за счет основного содержания; поверстные превышают задание в $1^1/_2$-2 раза; фонд специалистов не используется в полной мере при одновременной жалобе на недостаток средств для привлечения на дорогу высококвалифицированных специалистов.

Распределение действительных расходов по службам определяется следующими средними процентами:

№№ по порядку	Наименование службы.	В % от общего расхода на зарплату.
1	Служба Тяги	54
2	„ Движения	22
3	„ Пути	10,5
4	„ Связи	6
5	„ Материальная	2,75
6	Прочие службы и отделы . .	4,75

Кроме генерального коллективного договора, выполняемого по заявлению Управления дороги без отступлений, заключен дополнительный коллективный договор с Московской артелью ответственного труда.

Зарплата не всегда выплачивается своевременно, в виду недостатка иногда денежных средств в кассе дороги. В марте месяце основное содержание начато уплатой 16 марта и закончено 27-го марта; в апреле, в те же дни, уплата сдельных за март окончена 6 апреля, а начало уплаты сдельных за апрель относится к 7-му мая.

Выдача натурального снабжения служащим и рабочим, главным предметом—мукой, задержалась с декабря 1922 г. по март 1923 г. торгом Управления с ТПО о вознаграждении последнего за реализацию, хранение и распределение продфонда, при чем ТПО, определив первоначально свое вознаграждение в 50%, в марте согласилось на 20%.

Это обстоятельство не имело вредного влияния, ибо в декабре, январе и феврале рыночные цены в пределах Юго-Восточных ж. д. были ниже объявленных Центром цен на продфонд, появление же этого фонда в марте отвечало интересам транспортников.

Вообще говоря, для Юго-Восточной ж. д. натуральное снабжение уже утратило в нынешней ситуации былое актуальное значение.

Значение такого снабжения также умалялось высокой расценкой ТПО своих услуг, о чем упоминалось выше, при каковой отпуск служащим и рабочим продфонда на 20% ниже рыночных цен не выгодным для дороги. Правление всей наметило отказ от услуг ТПО и переход на снабжение через свои органы—ДЕП и Материальную Службу.

По настоянию Дорпрофсожа была создана Согласительная Комиссия, которая установила приемлемость для дороги и ТПО 20% отчисления за услуги последнего, при таре его же, и договор был, наконец, заключен между Правлением и ТПО.

Снабжение спец-одеждой стоит на Юго-Восточных ж. д. определенно плохо и характеризуется задолженностью дороги служащим и рабочим на сумму свыше 200.000 рублей золотом. Дорпрофсож и администрация считают, что этот вид снабжения не может быть заменен денежной компенсацией, ибо последняя, в большинстве случаев, служащими и рабочими будет направлена не на приобретение одежды. Недочет в этой области объясняется дорогой неотпуском Центром средств на приобретение одежды. В настоящее время имеются сведения, что ФКК дал распоряжение о переводе кредитов на эти цели.

Финансовыми же затруднениями, в связи с перерасходом по сдельщине, Правление дороги объясняет задолженность Страхкассе.

Последняя задолженность в 1923 году характеризуется следующими цифрами: за январь—1.386.585 р. 28 к., за февраль—2.568.515 р. 12 к. и за март 2.041.031 р. 20 к. (дензн. 23 г.), динамика этих цифр говорит за некоторое улучшение положения дела, но окончательное урегулирование задолженности, очевидно, еще не наступило. По данным ЦБН на 20 июня задолженность страхкассе достигла 6.500.000 р. дензнаками 23 года.

5% отчисления на мероприятия по охране труда и социальному обеспечению на 1922—1923 г. намечено в сумме 849.488 руб. дензнаками 1923 г.—на первые два квартала.

Правлением открыт кредит в сумме 424.724 рубля, но израсходовано по Сл. Тяги всего лишь 46.300 р. и по Сл. Пути разрешен на апрель кредит в сумме 22.473 руб.

Неявки по разным причинам в общем колеблются с 2% до 9%, распределяясь так по отдельным службам:

Сл. Пути:

Январь—2,9%, февраль—3,8% и март—3,6%.

Сл. Движения:

Январь—5,4%, февраль—3,3% и март—2,9%.

Сл. Материальная:

Январь—2,5%, февраль—2.3% и март 1,9%.

По Сл. Тяги (с разделением на причины неявок).

Наименование производственной единицы.	Общий % неявок.	П р и ч и н ы:				
		Болезн.	Отпуск.	Команд.	В организации.	Без причин.
Воронежские мастерские	9	3,6	1,00	3.0	0,1	1,3
Отрожские	5,6	2,3	0,91	—	0,2	2,19
Воронежский участок.	4,63	2.13	—	—	0,11	1,76

В области культурно-просветительной у ДВН, к сожалению, не оказалось сведений.

Из собеседования с Председателем Дорпрофсожа и администрацией дороги выяснилось, что дело профессионального образования на Юго-Восточных ж. д. находится не в блестящем положении. Объективно частично подтверждается такая характеристика и положением дела в крупном Лискинском узле, где нет ни курсов по Тяге, ни курсов по Сл. Пути; тем более приходится об этом пожалеть, что в Лискинском депо удовлетворительно поставлен институт ученичества тяговых мастеров, дополнение коего теоретическим курсом было бы рационально.

Как положительное явление, надлежит отметить значительное усовершенствование Воронежского Техникума (для механиков) механизацией мастерских и созданием надлежащего педагогического персонала; практически Техникум уже дал выпуск работающих на дороге (12 человек).

На подготовку коммерческих агентов также обращено внимание и, по заявлению Коммерческого Отдела Правления, через краткосрочные курсы при Воронежском Техникуме уже проведено несколько сот низших коммерческих агентов.

Хронометражная работа до последнего времени (до июня месяца) не производилась. В настоящее время действует Комиссия, из состава Правления и Управления дорог, по изучению организационной структуры и выявлению дефектов административного аппарата Правления и Управления.

Общая строгая оценка ЦБН работы Дорожного Бюро Нормирования по существу верна, хотя последним и представлены объяснения, до некоторой степени объективно подтверждаемые трудными условиями работы, недостатком квалифицированных сотрудников, не учетом Профсоюзом хозяйственных ресурсов дороги, организационным периодом создания аппарата Управления дороги, опозданием получения от ЦБН приказов о зарплате и проч.

Налажению работы ДБН действительно препятствует отсутствие систематической и планомерной связи Бюро со службами, а также и с линией; трения Бюро с Профсоюзом также должны быть изжиты, ибо лишь согласованность работы может служить базой для гладкой совместной работы.

Организационные вопросы.

Состав руководящего аппарата Правления сконструирован в полном комплекте в числе 5 лиц. Правление имеет Управление делами, Юридическую часть и всего с Президиумом в Правления на 1 мая имеется 60 человек, вместо установленных по штату на 1 января—56 человек.

При Правлении имеется Финансовый Отдел, Отдел Сборов, Отдел Статистический и Картографии, Хозяйственный Отдел и Коммерческий. Общий состав Правления определяется числом 880 чел., с превышением штатного числа по утвержденному штату на 1 января 1923 года—728 чел.

Превышение против штата слагается, главным образом, из превышения на 91 чел. по Отделу Сборов и на 60 чел. по Коммерческому Отделу; первое объясняется Правлением получением особого срочного задания от Центра и будет понижено на 56 чел., а второе объясняется передачей из Управления дороги Товаро-Станционной Части учета премий и Экономической Части.

Один из важных Отделов—Финансовый сконструирован так, что во главе поставлен бывший банковский деятель, а его непосредственные старшие сотрудники подобраны из числа агентов бухгалтерии дорог; Коммерческий Отдел собрал и собирает в дальнейшем опытных агентов бывших Коммерческих Служб дороги.

Правление намеревается путем заключения специальных договорных условий привлекать высоко-квалифицированных агентов, что, быть

межет, и рационально с точки зрения данного Правления, но представляется чреватым последствием при общем недостатке квалифицированных работников, ибо создает конкуренцию между дорогами по переманиванию агентов.

Индивидуальные ставки получают Председатель Правления и члены такового, в Управлении дороги лишь Начальник дороги. Во главе Технических Служб дороги стоят лица с высшим техническим образованием, помощники их, также преимущественно из лиц с таким же образовательным цензом. Почти весь персонал руководителей из Управления дороги с предыдущей сравнительно длительной службой на дороге.

Распределение функций членов Правления таково: Заместитель Председателя ведает Финансовым и Хозяйственным Отделом, один из членов Правления—работой Коммерческого Отдела и Отдела Сборов, и второй член Правления—Отделом Статистики и Картографии. Представитель от НКФ в Управлении работает по заданию НКФ и не ведет работы по указанию Правления.

Взаимоотношения Правления и Управления в области хозяйственной по идее должны были бы быть построены по следующим функциональным признакам: Хозяйственный Отдел должен был бы быть аппаратом закупочно-заготовительным, а Материальная Служба Управления—распределительным (типа Магазинной Службы).

Осознанная Правлением в процессе работы необходимость внесения корректива в указанную выше схему распределения функций, в смысле делегирования Материальной Службе части своих прав по покупке мелочных предметов и материалов, встречает препятствие к планомерному осуществлению, вследствие недостатка средств, подлежащих выделению Управлению дороги для этой цели.

Разделение функций Коммерческого Отдела Правления и Службы Эксплоатации Управления дороги, с проведением разделения по вертикали до линейных агентов включительно, намечалось Правлением в направлении изъятия этого дела в полном объеме из ведения Управления (после упразднения Экономической Службы при Управлении), но соответственный приказ по этому вопросу, заготовленный еще в феврале 1923 г., пока еще (на момент обследования) не проводится окончательно в жизнь, что создает некоторую неопределенность положения и частичный параллелизм. Вместе с тем, по моему мнению, подлежит еще выяснению вопрос, насколько полное административное подчинение Коммерческому Отделу Правления линейных агентов, хотя бы и преимущественно Коммерческих, возможно, ибо часть таковых, а именно ДС и ДСП останется неизбежно в Службе Эксплоатации, а кроме того такое подчинение потребует дополнительных расходов по учету и хозяйственное обслуживание выделенных агентов у КЧ (Нач. Коммерческого Участка).

Структура взаимоотношений Правления и Управления в области финансово-счетной стороны работы еще не выкристаллизовалась в окончательно закрепленные формы.

Не возражая по существу против агентуры, но не аппаратов Хозяйственного Отдела в Москве, Ростове и Царицыне, не представляю себе, какие постоянные функции может нести представитель Хозяйственного Отдела Правления в отношении наблюдения за изменениями хозяйственно-экономических условий района Ельца.

Агрослужбой поддерживается связь с Донским земельным Управлением по животноводству и устанавливается связь с Уземотделами, что дало возможность, в частности, организовать двухнедельные курсы по сельскому хозяйству железнодорожников совместно с крестьянами в селе Ивановке и при ст. „Боево“; совместно с Бобровским Уземотделом намечены к организации курсы в с. Березовке; организован случный пункт в Агробазе ст. Бряжево.

В отношении железнодорожников, Агрослужба выполняет следующие задания:

1) организует курсы,

2) снабжает огородными семенами,

3) дает объяснения и консультирует по вопросам сельского хозяйства при посредстве лекций, демонстрирования туманных картин, таблиц, плакатов и машин в Агровагоне, курсирующем по главной линии,

4) организует эпизодические лекции, имеющие агитационно-пропагандистский характер,

5) обследует сельские хозяйства железнодорожников и придорожного местного населения.

На ряду с этим, с местным и сельским хозяйством устанавливаются деловые взаимоотношения на почве устройства подъездных путей, пользования складочными помещениями и т. д.

Конкретный пример применения методов упрощенной эксплоатации указывается Правлением лишь один, а именно — движение одним паровозом и в дневное время на линии Елец—Валуйки. Цифры сравнения штата по Службе Движения дают право утверждать, что соответствия такового с работой дороги не видно: так, по Управлению в 1914 г. по смете было 223, в 1921 г. было 316, а с 1923 г. установлен твердый штат в 253 чел., т. е. на 20 чел. больше при работе дороги в $^3/_4$ часть 1914 г. и при выделении части работ в Правление.

Тоже линейный штат по Сл. Движения по смете 1914 г.—9.032, в 1921 г.—11.824 чел. и в 1923 г.—8.267 чел., т. е. уменьшение сравнительно с 1914 г. на 765 или на 9%; если учесть, что из 765 чел., сокращение кондукторов (по числу поездов) дало около 400 чел.—увидим, что сокращение прочих движенских агентов при $^3/_4$ работы дороги дает лишь 265 чел., при чем 90 остановочных пунктов ныне закрыты на Юго-Вост. ж. д. Такое сопоставление цифр дает право считать, что методы упрощенной эксплоатации на Юго-Восточных ж. д. еще не дали ощутительных результатов и что на этих дорогах возможны достижения также еще путем использования методов уплотнения работ, в чем должна быть оказана Правлению дороги авторитетная помощь Дорпрофсожем.

Как указывалось выше, формы взаимоотношений Финансового Отдела Правления и Счетной Службы Управления дороги еще окончательно не установились, что влияет на отчетность, разбросанную по отдельным учетным единицам Управления и Правления; так, техническая и материальная отчетность сосредоточены в счетоводствах Служб (отступление от единой бухгалтерии дороги), Бухгалтерско-Кассовая в Счетной Службе и последняя дает свои сгруппированные данные в Финансовый Отдел Правления.

Указание Правления, что, для введения отчетных дел в их нормальную срочность, требуется создание определенных условий, свидетельствует о недочетах в этой области.

Увязка отчетности технической, материальной и финансовой достигается, по мнению Правления, проведением всех приходо-расходных документов через финансовую отчетность путем оплаты рабочей силы и материалов через единую кассу, а принятие на особый учет всех документов в общем результате выявляет оборот денежных и материальных средств по определенным деталям сметной классификации доходов и расходов.

В начале июня результаты подсчета себестоимости перевозок дорогою мне не могли быть сообщены.

По снабжению дороги, распоряжения Центра не могли быть выполнены в точности, главным образом, по отсутствию средств или отсутствию предложений на рынке по следующим видам снабжения: прози спец одеждой (согласно распоряжений и коллективного договора), канцелярскими принадлежностями хорошего качества по Сл. Связи, 1-х-месячным запасом подбивочно-обточечных и смазочных материалов, пожарными рукавами в полном потребном количестве, 2-х-недельным запасом доптоплива, 3-х-недельным—мазута, молоком—рабочих особо вредных профессий, в виду невозможности его хранения.

Также не в полной мере могут быть выполнены требования Центра по изоляции паровых котлов асбеститом за его отсутствием, тоже по обязательной постановке сливных труб цистерн, тоже по охране труда, вследствие недостатка материалов, главным образом, листового и мелкосортового железа. Работы по объединению водоснабжений, уменьшению времени набора воды паровозами, связанные с прокладкой новых разводящих линий, по понижению жесткости воды до 18 градусов, путем установки водоочистителей, и по расширению и углублению теплотехнической работы не могли быть выполнены, вследствие недостатка денежных и материальных средств.

Правление отмечает несоответствие стандартных расценок, по их описанию, фактически произведенным работам.

Отдельные случаи злоупотреблений, имевшие характер вымогательства, взяточничества, безбилетный провоз пассажиров и вообще должностные преступления зафиксированы в количестве 23 среди контролеров поездов и билетных кассиров. По Материальной Службе были

обнаружены на 2-х складах злоупотребления по отпуску материалов и топлива, облегчавшиеся несовершенством количественного учета.

По Сл. Связи было обнаружено одно злоупотребление при ремонте телеграфной линии, при чем виновные частью преданы суду, а частью подвергнуты административному наказанию.

255 служащих Сл. Эксплоатации уволены со службы; отстранены 86 чел.: обвиняется большинство во взяточничестве и хищении грузов.

Из сравнительно значительных пожеланий Правления на первом плане приводятся урегулирование снабжения дороги финансовыми средствами, согласно окончательно установленной сметы, и внесение определенности в отпуск кредитов и материальное снабжение централизованными материалами. В отношении снабжения топливом, необходимо добиться от Донбастопа выполнения нарядов Центра. Типовой договор, согласованный ГУТ'ом и НКПС'ом на поставку планового топлива, необходимо предложить Углесиндикату взять за основу для соглашения с Юго-Вост. ж. д., ибо последний выработал свой договор с весьма тяжелыми условиями одностороннего характера; тот же Углесиндикат, отпуская уголь непредусмотренных марок в счет планового снабжения, оценивает его не по твердой цене, а по коммерческой.

Для возможности надлежащего снабжения лесным материалом, разрешение на отвод делянок должно быть полученным к августу месяцу с. г. Для снабжения дороги 120 шт. игольчатыми компостерами, необходимо разрешение вопроса о скорейшем заказе их, ибо нынешнее погашение билетов не обеспечивает дорогу от злоупотреблений.

По Сл. Пути необходима высылка 136 верст рельс для сплошной смены и скреплений, для рельс легких типов—30.000 шт. накладок и 60.000 подкладок; для возстановления работы Глубокинского шпалопропиточного завода необходима вакуум-машина.

По Сл. Тяги намечается изменение технических условий на топливо в сторону повышения требований на качество такового и отмечается уже выше указанное понуждение государственных заводов к выполнению заказов Юго-Восточн. жел. дор. на запасные части для подвижного состава.

По Сл. Связи—замена устаревшей фонической системы связи телефонной с одновременной организацией связи путевой стражи с участками Сл. Пути, снабжение линии руководствами и периодическими изданиями Центра, во избежание размножения их средствами дороги.

Правление считает необходимым повышение среднего пояса дороговизны дороги до 110%, так как дорога проходит на большом протяжении по Донбассу, где зарплата значительно выше, нежели на транспорте.

Увеличение ассигновки на дополнительные виды зарплаты до 100%, тоже испрашиваемое Правлением, нуждается во всестороннем обсуждении.

Вопрос о переходе с суточной телеграфной отчетности пред ОКП на 5-ти-дневную или 10-ти-дневную связан с общим вопросом о взаимоотношениях с ОКП.

В области счетно-финансовой нельзя не согласиться с пожеланием Правления об издании теперь же окончательного основного Положения по счетоводству, ибо, действительно, период натурального хозяйствования изживается сравнительно медленно отдельными распоряжениями, и теперешний очевидно длительный возврат к денежной системе требует систематической регулировки в счетном и отчетном порядке. Тем более представляется необходимым создание такого единого руководства, что Правление, в частности Юго-Восточн. ж. д., в целях упорядочения дела, стремится к исключительной централизации предварительной проверки всех линейных платежных документов; жесткое проведение этого принципа представляется, хотя, быть может, понятным в нынешний момент, но едва ли могущим быть принятым за основу построения финансовых отношении линии и Правления, а необходимость при развитии работы дороги раскрепощения линии, в этом отношении, требует весьма продуманного положения, где желаемое было бы связано с реально осуществимым, без нарушения интересов дела.

Правление категорически высказывается за составление смет и ведение отчетности и расчетов только в золотой валюте; не фиксируя род валюты, необходимо признать совершенно основательным стремление к какой-либо твердой валюте, но, конечно, решение этого вопроса не может быть частичным не только для Юго-Вост. ж. д., но и для транспорта в целом.

Поставленный мной вопрос о взаимоотношениях с Саратовским Окружным Комитетом Перевозок вызвал самый живейший отклик Правления и Управления и свидетельствует, что этот вопрос затрагивает существенные интересы дороги. Юго-Восточные жел. дор. указывают, что в области регулировки и планировки перевозок всю работу увязки с интересами Ведомств и Учреждений в Воронеже выполняет организованное еще с 1921 г. Местное Бюро по перевозкам, решение коего или санкционируется Сар. ОКП или в спорных случаях последний переносит разрешение вопроса в ЦКП; все принципиальные вопросы ОКП, по ограниченности своих полномочий, также переносит в ЦКП. Таким образом в этой области ОКП принимает на себя по существу передаточные функции; удельный вес работы ОКП понижается еще и тем обстоятельством, что наряды Центра получаются Юго-Вост. ж. д. непосредственно и лишь подверждаются ОКП. Введение в жизнь очередной системы перевозок еще более ограничит функции ОКП в отношении регулировки погрузки.

В отношении регулировки движения и перевозочных средств, Сар. ОКП, имеющий в своем ведении лишь 2 дороги: Ряз.-Уральскую и Юго-Восточные, фактически не имеет возможности перекомандировывать подвижной состав и тем оказывать единственно реальную и существенную помощь. Большинство эксплоатационных вопросов, (снабжение щитами, неприем в Балашове и проч.), в конце концов, решались вмешательством Центра.

Персональная непосредственная связь ОКП с Рязано-Уральской жел. дор. конечно ставит две входящие в Комитет дороги в неравные условия, чему отдельные доказательства приводятся Юго-Восточными жел. дор-ми.

В силу изложенных соображений, Юго-Вост. жел. дор. считают совершенно достаточным существование местного Бюро по перевозкам с непосредственным его подчинением ЦКП.

Обнаруженные при обследовании дороги сравнительно крупные должаны вагонами между дорогами, взаимные трения в деле передачи вагонов и расчета за них заставляют меня выдвинуть проблему урегу-лирования этого вопроса, являющуюся достаточно серьезным организа-ционным вопросом, чтобы ему уделить особое внимание в обще-рос-сийском масштабе.

Положение этого дела на Юго-Вост. жел. дор. характеризуется следующими цифрами за время с января по 1-е мая с. г.: законченные счета за вагоны дают приход для Юго-Вост. ж. д. 4.396.806 р. в дензнаках 1923 г. и расход—3.723.476 р. За май имеется уже 200 счетов дорог, на которые расчетные ведомости составляются в июне месяце, за неполучением акцентованных счетов.

Предъявленные Юго-Вост. ж. д. счета за вагонные долги, по март включительно, не реализуются надлежащим образом, частью по систематическим отклонениям счетов дорогами-должницами помощью различных проволочек, частью невозвращением счетов в установленные сроки, частью суммы платежей преуменьшаются и т. д., Задержки в расчетах совершенно сводят к нулю эффект идеи такого расчета, долженствующего стимулировать надлежащее ведение дела использования подвижного состава. Необходимо ввести жесткие формы расчетов за вагонные долги и оплату дензнаками, а не перечислениями, хотя бы в ближайшее время для укрепления дисциплины, идя сознательно, в целях неда-гогических, на некоторое увеличение взаимных расчетов в денежных знаках.

Более мелким является еще один организационный вопрос, а именно о порядке ведения актово-претензионного дела: в настоящее время КЧ и ДП загружены массой актов, по коим требуется от них заключение, вне зависимости, имеет ли случай принципиальное и важное значение или же представляет из себя мелкое нарушение установленных правил. С своей стороны, полагаю, что КГ, по расследовании, акты могли бы прямо направлять в Коммерческий Отдел Правления, с тем, что последний лишь в отдельных случаях важного значения будет запрашивать КЧ и ДП, тем более, что установление меры взыскания с виновных агентов все равно будет завершаться в Комиссии в Воронеже, куда можно при-глашать и КЧ и ДП и Представителя Учкпрофсожа. Освобождение от этой, в сущности говоря, в большинстве случаев чисто механической работы КЧ и ДП, первому дало бы возможность заняться экономическими обследованиями, коммерческой и инструкционной работой, а второму— техническим руководством работой движения; кроме того, это устранит параллелизм работы КЧ с Отделом Правления.

Тезисы и выводы.

Финансовые вопросы.

1) Отсутствие окончательной годовой утвержденной сметы затрудняет планирование работы дороги.

2) Ассигнование средств на новые работы должно обнимать полугодичные периоды, если нельзя годичные.

3) Бюджетная дисциплина на дороге может быть установленной и жестко выполняемой, при устранении систематических недодач средств из центра и при своевременном получении средств на месте.

В этой области и должен быть установлен такой режим, при коем уплаты по взаимным расчетам с дорогами имели бы реальный характер и выполнялись бы без задержек, особенно это важно для дорог-отправительниц, какими являются Юго-Восточные жел. дороги.

4) Юго-Восточные жел. дороги лишены на месте, в Воронеже, возможности реально стабилизировать свои средства, помещаемые в Госуд. Банке.

5) Ссудо-складочные операции дороги не развиваются за отсутствием оборотных средств.

6) Сальдо расчетов дороги с ее клиентами в пользу дороги, что в связи с пунктом 3 настоящих тезисов еще усугубляет роль дороги, как невольного заимодавца при недостатке средств.

7) Выручка за 1 пуд грузов достигает 50% от довоенной нормы.

Работа дороги.

1) За период январь—март 1923 г. наблюдается снижение среднего пробега паровоза сравнительно с 1913 годом на 12%.

Среднее использование рабочего паровоза составляет 70% от такового 1913 года.

Соотношение производительного пробега паровоза к непроизводительному на 19% хуже 1913 года.

Число оси-верст пробега на один рабочий вагон в 1923 г. представляет 50% от пробега 1913 года.

Вес товарных поездов в 1923 г. выше на 32% 1913 г. а средний вес груженого вагона вполне удовлетворителен.

Все эти данные, при отсутствии за это время серьезных топливных затруднений, указывают, что, при соответственном использовании наличного подвижного состава, не имели бы места затруднения в движении и снижение работы дороги. Это же достижение могло быть облегчено повышением качества ремонта вагонов и усилением его, а также гибким распределением по дороге имеющихся перевозочных средств, тем более, что коммерческая скорость на дороге определенно выше средней на сети.

2) При ограниченности средств, отпускаемых дороге, необходимо обращение их на наиболее слабые места, дабы не было излишнего

ремонта паровозов даже сверх установленных норм (с отставлением в холодный резерв), с одновременным отставанием от задания по ремонту недостающих вагонов.

3) Стойкая цифра отцепок по неисправности, в 4 раза превышающая норму 1913 года, требует усиления мер борьбы с этим явлением, принимаемых дорогой.

4) Вагонные долги дают систематически сальдо в пользу Юго-Восточных ж. д., что усугубляет тяжелое положение дороги-отправительницы. Это обстоятельство выдвигает необходимость принятия мер, стимулирующих равночисленный и примерно равнокачественный обмен и сокращение долгов, хотя бы установлением реально проводимой в жизнь оплаты задолженных вагонов денежными знаками, а не перечислениями.

Коммерческая деятельность дороги.

1) Развитие и привлечение перевозок встречает препятствие в снижении работы дороги, указанном выше, при наличии грузов в районе, прилегающем к дороге.

2) Коммерческая работа дороги продолжает находиться еще в организационном периоде, осложняется дезорганизованностью этой отрасли работы за предшествовавшее время и неустановившейся еще конъюнктурой народно-хозяйственной жизни, вообще, и Юго-Востока, перенесшего голод, в частности. Общая линия поведения выбрана правильно.

3) Сравнительно с 1913/1914 гг. возросли значительно хозяйственные перевозки за счет чисто коммерческих, что требует специального регулирования.

4) В грузообороте возросла значительно, сравнительно с 1913/1914 годом, доля своей погрузки, что, как указывалось выше, ставит дорогу в нынешней ситуации в невыгодное положение.

5) Грузовые потоки, примерно, сохранили свое довоенное распределение по линиям дороги с выдвиганием вперед главной линии Козлов-Ростов, с замиранием работы линии Орел-Грязи и, главным образом, Харьков-Балашов и Елец-Валуйки, вследствие прекращения экспорта, и линии Лихая-Царицын, в виду сокращения работы Волги, как сплавного пути.

6) Средняя густота движения, как и грузовая работа дороги, определяется цифрой около 25% от довоенного времени.

7) Реальным достижением является привлечение грузов для заполнения порожнего направления.

8) Суммы, выручаемые дорогой ликвидацией невостребованных грузов и багажа, не покрывают сумм, следуемых за провоз и хранение.

9) Наблюдаемое снижение пассажирского движения во втором квартале 1922/1923 года не может быть объяснено только сезонностью, но, очевидно, зависит от значительного повышения тарифа.

10) Сопоставление среднего числа пассажиро-верст на версту дороги свидетельствует о сравнительном повышении удельного веса

пассажирского движения по отношению к довоенному времени. Намечаемая Правлением тенденция развития пассажирских перевозок требует пересмотра, в зависимости от доходности того или иного рода движения, дабы политику поощрения или стеснения пассажирского движения поставить в зависимость от экономических результатов.

11) Деятельность Правления в области тарифной, по данным за обследованный период, требует развития особенно по местным тарифам, учитывая наличие большого числа подъездных линий и линий 3-й категории.

Пока центр тяжести работы Правления в этой области находится в организационно-инструкторской отрасли работы, в коей сделаны значительные достижения.

12) Необходима систематизация всех разновременно дававшихся Центром указаний по коммерческой деятельности, с учетом творческой деятельности дорог, проявляемой по их инициативе.

13) Арендные статьи, главным образом, по сдаче складочных помещений, дают доли процента от общего дохода дороги, лишая вместе с тем дорогу одного из орудий производства и сокращая возможности развития операций краткосрочного и долгосрочного хранения. Необходимо немедленное возвращение складочных помещений дороге, тем более, что арендная плата в большей своей части не вносится арендаторами и, кроме того, таким порядком создается вредная для интересов дороги монополия.

14) Привлечению грузов может способствовать организация предоставления грузоотправителям тары для хлебных грузов на началах возврата, ограничение фискальной деятельности местных органов НКФ—а по взысканию торговых сборов с отправителей и ограничение монополии ОМЕС.а на погрузочные и разгрузочные операции на станциях не при городах.

15) Прогрессирующие претензии о недостаче, порче и утрате требуют принятия энергичных мер как по предупреждению, так и по ускорению их рассмотрения.

16) Торговые операции не развиты и проходят не совсем гладко. Предположения Правления об организации коммерческих представительств в Петрограде, Москве, прочих крупных центрах и портовых пунктах, для сбыта местной продукции, не соответствуют основным задачам транспортной единицы и нынешнему финансовому положению транспорта, вообще, и Юго-Вост. ж. д., в частности.

Экономические вопросы.

1) На экономическом положении территории, базирующейся на Юго-Восточные ж. д., и самой дороги, тяжело отразилась гражданская война, а также и голод 1921—22 гг. Одновременно начертание дороги, связь ее с великим водным путем Волгой, расположение в хлебородной местности с интенсивным сравнительно сельским хозяйством и твердой

базой топливоснабжения, благоприятствуют развитию деятельности дороги в ближайшем же будущем, а по пробегу грузов на предстоящий операционный период 1923—24 г.г. (106.360.000.060 пудоверст) ставят дорогу на первое место. Последнее обстоятельство требует уделения дороге особого внимания.

2) Выполненное дорогой экономическое сравнительное обследование работ дороги, в сопоставлении 1922 г. с 1913 г., дает лишь самые общие заключения о влиянии нынешних экономических условий на работу дороги.

При общем падении грузовых перевозок до 25% от 1913 года, перевозка грузов, обслуживающих промышленную деятельность, сократилась относительно больше, чем сельскохозяйственные.

Усиление местных перевозок налагает на дорогу обязательство гибкого использования местных тарифов, учитывая платежеспособность товаров, легко сбываемую на местном же рынке. Конечной целью Правление должно поставить себе развитие транзита и вывоза преимущественно перед местными перевозками, имея в виду большую выгодность первых перевозок для дороги.

Нынешняя, быстро меняющаяся конъюнктура народно-хозяйственной жизни обязывает Правление экономические обследования организовывать в систематическом текущем порядке для срочного и периодического получения данных, обеспечивающих соответственное маневрирование.

3) По данным Правления, связь с отдельными видами промышленности пока не налаживается по причинам, от дороги не зависящим.

4) Необходимо установить тесную связь Правления с угольной промышленностью, чему может помочь, между прочим, создание дорогой своих копей.

5) Тесную и органическую связь необходимо установить с водным транспортом Волги и Дона.

6) Участие местных средств для развития движения на линиях 3-й категории не имеет места.

7) Подсобные предприятия не имеют коммерческого характера, обслуживают исключительно нужды дороги, не переведены на начала чистого хозрасчета и находятся не в достаточно налаженном состоянии.

8) Главным фактором, вызывающим гужевые перевозки, является слабость движения на подъездных путях и ветвях, связанная с медленностью доставки грузов, а также ограничения в подаче вагонов. Повышенные местные сборы отвлекают на гуж лишь сравнительно мелкие партии малоценного груза. Необходимо присоединиться к настоянию Правления об освобождении от попудного сбора всех мелочных отправок и повагонных на расстоянии до 100 верст.

9) Вывозу нескольких миллионов пудов хлеба, имеющихся в районе дороги, препятствуют недостаток вагонов, недодача в отпуске планового топлива, начиная с февраля и марта месяцев с. г., а также недостаточная выходная норма по Козлову.

Сборы.

1) Баловой доход растет в реальном его измерении из месяца в месяц.

2) Отсутствие некоторых данных о недоборах и переборах и полных данных по перронному сбору, а также отставание отчетности—свидетельствует неналаженность работ Отдела Сборов. Число недоборов по перевозкам растет и только в феврале дает некоторое уменьшение сравнительно с январем.

3) Борьба с безбилетным проездом пассажиров и неправильным провозом багажа и ручной клади ведется более интенсивно (в отношении процента обревизованных в поезде вагонов) в пассажирских, нежели в товаро-пассажирских поездах.

4) Выдача чековых книжек на перевозки вообще. без ограничения кредита—в частности, а также 61 книжки под отчет УДР требует всемерного ограничения, ибо и так транспорт достаточно кредитует грузоотправителя.

Подвижной состав и его ремонт.

1) Ремонт паровозного парка и парка пассажирских вагонов ведется по июнь месяц с. г. с превышением задания, при одновременном невыполнении задания по конвенционному осмотру товарных вагонов.

2) Расход на ремонт паровозов с учетом их типов, выраженный в человеко-часах, превышает свыше, чем на 20% для капитального ремонта, на 50% среднего ремонта, теоретически исчисленный ЦТЖ расход, с учетом классификации паровозного парка, запущенности ремонта и пониженной квалификации рабочих; это обстоятельство требует особого внимания дороги.

3) Качество ремонта товарных вагонов требует определенного повышения и вызывает тревогу, имея в виду предстоящую осеннюю кампанию.

4) Слабость кузовов русских вагонов для перевозок хлеба навалью выдвигает вопрос о постоянном форсировании перевозок хлеба в таре, каковое решение вопроса, быть может, окажется экономически более выгодным, нежели расходование средств на ремонт вагонов при нынешних условиях недостатка материалов, вообще, и сухого леса—в частности, и при значительных утратах насыпного груза.

5) Прогрессирование отцепок вагонов по неисправностям требует усиления дорогой мер по устранению этого отрицательного явления.

6) Продуктивность работы Воронежских Главных паровозных мастерских можно оценить по числу рабочих и служащих, приходящихся на единицу работы, примерно, в 42,5% от продуктивности 1916 года (года форсированной работы дорог); весьма активные усилия дороги компенсировать усилением оборудования недостатки устаревших мастерских лишь частично достигают цели, что необходимо иметь в виду при плане строительства новых мастерских или ремонтных заводов.

7) Недостаток механического оборудования Отрожских новых вагонных мастерских, особенно в области товарных работ, является серьезным препятствием к развитию работ по ремонту вагонов и требует устранения.

Путь и сооружения.

1) Рельсы на Юго-Восточных жел. дор. на протяжении половины их длины легче типа III и III-а, чрезполосица типов имеет место даже на главной линии Козлов — Ростов, и легкие рельсы имеют возраст свыше 25 лет при сравнительно крутых кривых; положение со скреплениями еще значительно хуже, а на линии Грязи — Царицын и Орел — Грязи признается дорогой неблагополучным. Это обстоятельство, в связи с намечающейся недодачей 42% рельс и 60% скреплений, подлежит учету при распределении продукции металлургической промышленности по дорогам, особенно имея в виду предстоящую работу, в частности — Юго-Восточным жел. дор.

2) Состояние верхнего строения и наличие устаревших мостов, не пропускающих тяжелых паровозов, даже на главной линии, отражается на использовании подвижного состава, а особенно, имея в виду наличие 116 постоянных предупреждений (66% их на главной линии).

Капитальное восстановление искусственных сооружений, общим отверстием на 1 октября 1922 г. в 3 версты, идет успешно, если учитывать объективные условия работы.

3) Восстановлению 6.300 кв. саж. разрушенных и поврежденных путевых построек и 6.500 кв. саж. жилых домов препятствует недостаток ассигнований; жилищный кризис значителен, особенно, если учесть скупость в этом отношении бывшего частного Общества Юго-Восточных жел. дор.

Товарные устройства требуют ремонта в 70% от общего их числа.

Служба Связи.

1) Среднее число телеграмм, приходящихся на одного телеграфиста, на 15% ниже средней современной цифры на сети, что указывает на необходимость пересмотра штата Сл. Связи.

2) Особенности существования телеграфных линий на Юго-Восточных жел. дор. в районе сильнейших гололедов должны выдвинуть, кроме отпуска средств в усиленном размере на фундаментальный ремонт, проблему специальных мер по охране связи от перерывов ее гололедом.

3) Производство работ по капитальному ремонту централизационных устройств 2-й очереди на линиях 1-й категории не соответствует потребностям нынешнего движения и финансовому положению дороги.

Топливо.

1) При наличии экономии топлива на 100 паровозоверст, сравнительно с преподанной НКПС нормой, необходимо дороге добиваться даль-

нейшего снижения расхода на пудо-версту, превышающего на 12% расход 1913 года, тем более, что качество паровозов систематически улучшается, а вес поездов увеличился сравнительно с 1913 годом.

2) Соотношение расхода угля в 50% от общего расхода топлива и 41% нефти указывает на увеличение использования Юго-Восточными жел. дор., этой искони угольной дороги, нефтяного топлива, более портативного и потому подлежащего направлению преимущественно на дороги более удаленные от Кавказа.

Снабжение материалами.

1) Ассигнование средств на материальное снабжение и расходование их по недостаточным месячным отпускам (около 10% от общего расхода) создает невозможность плановой деятельности дороги и использования заготовительного сезона.

Снабжение шпалами и их пропитка ставит под сомнение выполнение пропитки в полном намеченном количестве около 60%, а темп поставки, вероятно, вызовет укладку в путь осенью, что при одиночной смене должно ухудшить состояние пути; кроме того, по последним данным, не приходится расчитывать на 100% выполнения программы.

3) Децентрализованное снабжение, в отношении кровельного железа, стали рессорной, чугуна и буке, определенно неудовлетворительно: централизованное снабжение в размере от 0 до 20% бандажами, трубами, телеграфной проволокой, рельсовым скреплением требует энергичного воздействия на ГУМП. также и в отношении отказа Трестов от выполнения заказов Юго-Восточных жел. дор.

4) Если на прочих дорогах запасы металлического лома достигают примерно цифры свыше полумиллиона пудов (на 1-е апреля), то ликвидация такового, кроме инициативы дорог, требует решения в централизованном порядке.

5. Вопрос о повышении суммы, допускающей приобретение материалов без торгов у кооператоров и частных организаций, имеет общереспубликанское значение и подлежит удовлетворению.

Организационные вопросы.

1) Методы упрощенной эксплоатации не дают ощутительных результатов, что явствует из сопоставления цифры твердого штата по Управлению Сл. Эксплоатации в 1923 г. на 20 чел. больше сравнительно с 1914 г. и уменьшения всего лишь на 9% линейного состава (за исключением кондукторов) по той же службе при закрытых 90 остановочных пунктах и работе в 1/4 часть от довоенной. Необходимо уплотнение работы дороги.

2) Результаты подсчетов себестоимости перевозок Правлением еще не определены.

3) Необходимо издание унифицированного основного положения по счетоводству, выработанного Центром при участии Правлений.

В области счетно-отчетной, Правление настаивает на ведении таковой в твердой единице.

4) Работа Саратовского ОКП в отношении Юго-Восточной ж. д. имеет определенно ненормальный характер, требующий разрешения Центром, при чем Правление Юго-Восточных ж. д. настаивает на изъятии его из ведения ОКП, считая достаточным существование местного Бюро по перевозкам с непосредственным подчинением ЦКП.

Рабочая сила.

1) Общее понижение квалификации агентов дороги коснулось, главным образом, командного состава.

2) Значительное уменьшение числа инженеров на дороге, в частности, по Сл. Тяги—28% от довоенного числа, и отсутствие их на младших должностях является угрожающим.

3) Пересмотр единичных сдельных расценок, явно преувеличенных и создающих во многих случаях (в мастерских Сл. Тяги и на участках) приработок, не находящийся в соответствии с производительностью, является срочной трудной задачей дороги при непременном и авторитетном участии Дорпрофсожа. Упорядочению этого дела также может помочь введение производства работ по системе бюджетно-сдельной, каковая на дороге не имеет применения.

4) К введению премий надлежит относиться с чрезвычайной осторожностью, ибо эта мера символизирует собой ограничение управления делом, и объектом премирования могут служить лишь работы, легко и бесспорно учитываемые по их результатам.

Профессиональное образование требует на дороге улучшения и развития,—на линии отсутствуют краткосрочные курсы.

Обмен мнений.

Обмен мнений.

(В извлечениях).

Тов. Бакинский. В дополнение к тому, что констатирует в отношении Юго-Вост. жел. дор. генеральный докладчик, я, пробыв с 15/VI по 1/VIII в должности Ч и УЦД Юго-Восточн. ж. д., считаю своим долгом доложить следующее.

I. Организация Правления. Ознакомившись за полтора месяца пребывания на дороге с организацией Правления, я не могу не отметить излишней громоздкости аппарата Правления в том смысле, что он ведет работу, в некоторой области паралельную с работой Управления, работа переплетается, занимает лишний штат и без нужды усложняется (ЧФ и Б, ЧХ и М, ЧК и Д, ЧК и ЧСК). Коренным дефектом в построении Правления является то, что отделы Правления не размежевали между собой функций так, как их следовало бы размежевать. Особенно ярко это сказывается в отношении расчетов с теми клиентами, у которых имеются с дорогой разные договоры В этих случаях договоры на перевозку (чековые книжки) заключают ЧС, договоры арендного характера заключает ЧК. Если у того же клиента приобретаются материалы, это фиксируется у ЧХ (или-по топливу—у М), а если клиент платит деньги, он вносит их ЧФ, который не знает и не может знать, за что он получает деньги.

Финансовый Отдел, по тому кругу работы, какой ему отведен, является службой Б во втором, ухудшенном издании, а отнюдь не Финансовым отдельным органом дороги. Сюда должны стекаться в своем денежном выражении все активные и пассивные операции дороги, здесь должны вестись счета всех учреждений и лиц, которые являются дебиторами и кредиторами Правления, каков бы ни был титул дебета и кредита. Только в этом случае ЧФ может распределять финансы и определять состояние финансов перед каждым операционным периодом (календарным месяцем). Отсутствие единства финансового учета привело к отсутствию финансовых (кассовых) планов у Правления для внутренней работы.

II. Коммерческая работа. Правление инструктирует, но не проявляет творческой инициативы в коммерческой и тарифной работе. Правление слишком часто обращается к ЦЭК'у по мелочным вопросам компетенции ЧК, не проявляя необходимой самостоятельности в разрешении

вопросов. Правление жаловалось на неопределенность конъюнктуры народного хозяйства дороги, но дорога сама должна была определить для себя эту конъюнктуру, ибо конъюнктура исключительно хлебного района в размахе своей работы зависит более всего от увязки этой работы с вывозными средствами дороги.

Относительно слабой связи с промышленностью—я, по $1^{1}/_{2}$-месячной практике, должен сказать, что установление этой связи ни от кого, кроме дороги, не зависит. Когда я 21—23 июля созвал Экономическое Совещание при Правлении—на этот почин с оживлением участием откликнулись ряд Губ. и Уэкосо, Губсоюзы, Продкомы, Конторы Хлебопродукта, биржевые комитеты. „Конъюнктуру народного хозяйства района дороги“ удалось установить с неожиданной легкостью и завидной определенностью.

В разговорах с представителями хозорганов края мною было выяснено, что на боковых линиях хлеба очень много, что из района Борисоглебска хлеб шел гужем на Москву (около 700 верст) не по тарифным условиям, а вследствие неподачи вагонов. Ссылка дороги на недостаток вагонов—больше самооправдание по инерции, чем фактическое препятствие: за время моего пребывания на дороге ($1^{1}/_{2}$ месяца) погрузку удалось поднять с 400 до 700 вагонов в сутки (в том числе коммерческих—с 300 до 600, т. е. вдвое), хотя за это время наличие крытых в распоряжении службы Эксплоатации повысилось всего на одну тысячу (из них половина за счет увеличения общего парка, а половина за счет снижения абсолютного количества больных в общем парке, т. е. своим ремонтом), а между 1 и 10 августа при том же темпе погрузки—700 и более,—удается даже оставить в неприкосновенный запас до 500 ваг. Значит, вагонный парк до июля не был использован в достаточной мере, что по отношению к периоду своего обследования констатирует и Ген. докладчик.

Чтобы закончить с коммерческой деятельностью Правления, остановлюсь еще на городских станциях. Их 3—Воронеж, Царицын и Ростов. По справке, данной Ген. докладчику, их чистая прибыль за 9 месяцев 600 т. руб.; по данной мне письменной справке, их чистая прибыль за почти тот же период—свыше одного миллиона зн. 23 года. Такая условность определения размеров чистой прибыли вызывается двумя причинами: во-1-х, нельзя же на протяжении 9 месяцев заниматься сложением и вычитанием соврублей. Сов. знак октября 22 г. и мая 23 г.—не могут быть слагаемы; во-2-х, городские станции не выделены на хоз. расчет.

В числе причин, отрицательно влияющих на коммерческую деятельность Правления—необходимо отметить структурный дефект, вскользь отмечаемый гендокладчиком: ЧК инструктирует линию по всем мельчайшим правилам коммерческой эксплоатации, руководит товаро-станционными работами, дает линии разъяснения и указания по всем деталям коммерческих обрядностей (пломба, шпагат и т. п. мелочь), чем вторгается в сферу компетенции Д и мешает ему работать (особенно

[illegible] это [illegible] в проведении правил очередности погрузки), дает распоряжение непосредственно всем ДС., минуя Д и ДП; ЧК так [illegible] этим, что не может делать того, что должен бы делать коммерческий Отдел Правления, а когда в его ведение перешло из ЦСК Бюро [illegible] обследований, он не сумел использовать этот живой и [illegible] аппарат — и он заглох.

Управленские функции коммерческого порядка должны быть возвращены Д с [illegible] одного [illegible] ДП (ДПК, т. е. ДП по коммерческой [illegible]), а в ЧК должен быть оставлен аппарат, приспособленный [illegible] работы [illegible] ([illegible] остается у ЧК).

III. [illegible] Отдел сборов Ю.-В. ж. д. [illegible] массой [illegible] и [illegible] так, постоянно встречались [illegible] в определении понятий дохода и выручки. [illegible] естественно, что у Правления не только [illegible] выводов [illegible] и выручки, но и самого [illegible].

[illegible] чековым операциям ЧК, должен отметить [illegible] в ведении учета [illegible] счетов и дебиторов и кредиторов, [illegible] так, что [illegible] бухгалтерских записей [illegible].

Для [illegible] как учета и анализа выручки, так ведения [illegible] по перевозкам, необходимо всю счетную часть Отдела Сборов передать в Финансовый Отдел Правления, ибо ЦС[illegible] [illegible] не занимается изучением влияния кассовых операций дороги на ее финансовое состояние, ни [illegible] между [illegible] финансовых обязательств дороги, каковыми являются чековые [illegible], ни тем более [illegible] кредитными операциями, каковыми являются выдачи чековых книжек, не обеспеченных предварительным покрытием.

Но и работу, свойственную природе Отдела Сборов, последний ведет неудовлетворительно, так, расчеты по перевозкам, указывающие на [illegible] нарастание крупной задолженности дороги по обмену, не тревожат Правление и Управление дороги, а между тем это нарастание указывает или на срочно подлежащую устранению ненормальность размеров вагонного парка дороги, или на недопустимую путаницу в счетной работе самого Отдела Сборов.

Финансовое положение. На август дорога перешла без кассового остатка, но и без задолженности по основной заработной плате за июль месяц.

Если учесть те поступления, которые уже реализованы за первые десять дней августа, все приходные части кассового плана на август определятся в 167 миллионов зн. 23 года. Расход же на заработную плату (дополнительные за июль—и основные—за август), Дорстрахкасс

и проч. расходы, связанные с заработной платой, а также %% Госбанка по кредитовым обязательствам—составляет 128 миллионов. Таким образом, на заготовки остается около 39 миллионов зн. 23 года, тогда как заготовительные потребности на август, связанные с необходимостью в этом месяце заготовить все то, что необходимо для обеспечения бесперебойного хода осенней кампании, а также все то, что необходимо развести по сети дороги до полного развития хлебных перевозок, (шпалы, снеговые щиты) составляет 175 миллионнов зн. 23 г. Таким образом, непокрытой на 10 августа является сумма предстоящего расхода по заготовкам около 136 миллионов зн. 23 года, каковая может быть покрыта дотацией по расходным расписаниям ФКК, определенной в 125 миллионов зн. 23 года, в течение текущего августа месяца, а к этому необходимо приложить все усилия, тогда дорога сможет обеспечить себя всеми материалами, необходимыми для бесперебойной работы. Если же дорога этой суммы не получит или получит ее в августе не целиком, снабжение материалами на осеннюю кампанию ставится несомненно под угрозу.

Необходимо отметить характерные из месяца в месяц дебетовые сальдо 3-х крупнейших дебиторов Юго-Восточн. дор., это—следующие дороги: Московско-Казанская, с общим итогом на 1-ое июля в 1.050.000 товарных рублей, Октябрьская—365 тыс. товарных рублей и Рязано-Уральская—310 тысяч. Эти три дороги должны Юго-Восточн. почти $^2/_3$ всей доли, причитающейся Юго-Восточн. ж. д. по расчетам по прямым перевозкам.

Мне думается, что, для выправления положения Юго-Вост. ж. д. на период осенних работ впредь до реализации перерасчетов по перевозкам прямого сообщения, необходимо заставить названные 3 дороги не только по окончании месяца, но и периодически, вносить в ЦФУ определенные суммы для поддержания на необходимом минимальном уровне правильного их расчета по перевозкам с Ю.-В. дорогой, в противном случае Ю.-В. очень быстро окажется неспособной производить хлебные погрузки в полной мере предъявления хлеба, а то, что будет недоделано в сентябре и октябре, нельзя будет доделать в ноябре и декабре, когда распутица сильно отзовется на замедлении поступления хлеба к станциям железных дорог.

Здесь надо отметить, что гендокладчик в самом начале своего доклада отмечает, что, по данным ФКК, с июля месяца дорога дает превышение выручки над расходом. Эта ошибка еще в конце июля констатирована и устранена самим ФКК, и в результате ее устранения дорога и на июль, как и на предыдущие месяцы, как и на август, признана была дефицитной по выручке.

Утилизация подвижного состава. Погрузка до июля месяца развивалась недостаточно интенсивно, не столько по отсутствию подвижного состава, сколько по отсутствию регулировки в отношении использования подвижного состава; отчасти это явилось результатом неправильного понимания экономии на зарплате и персональных ставках, в результате

чего дороге очень трудно привлечь на линию работников, в частности на должности Начальников Отделения Службы Движения—лиц, достаточно подготовленных к занятию таковой должности. С другой стороны, нельзя не отметить и недостаточно активного отношения Управления дороги к вопросу регулировки подвижного состава. Поскольку в июне и июле удалось произвести решительный нажим на использование крытых вагонов и форсировать погрузку хлеба, сосредоточив все внимание Управления на использовании каждого состава крытого порожняка,—коэффициент работы вагона постепенно улучшался. Гендокладчик констатирует средний суточный пробег рабочего вагона в 1-м квартале 38,1 версты, во 2-м квартале,—38 верст, в июне месяце этот измеритель поднимается до 42,41, а в первой половине июля доходит до 50 верст в сутки, что же касается среднего суточного пробега рабочего паровоза, по которому гендокладчик констатирует улучшение во втором квартале до 99,1 по сравнению с 98,1 в 1-м квартале—в летние месяцы пробег этот значительно ухудшился: так, в июне месяце он дает 84,35, а в первой половине июля всего 84 версты.

Таким образом, если по сравнению с 1-м и 2-м кварталами текущего операционного года оборот вагона, дошедший во 2-м квартале до 15 суток, при среднем рейсе груженого вагона до 422 верст, улучшился в июне и июле до 10,38 суток, при среднем рейсе в 352 версты, это, видимо, характеризует недостаточное внимание дороги в 1 и 2 кварталах к использованию вагонной единицы или к отставлению их в резерв, если действительно имело место непредъявление груза или недостаточность выходной нормы, установленной Саратовским ОКП по Козлову, как это доложено Управлением дороги гендокладчику.

Таким образом, Управлению, конечно, предстоит провести улучшение использования паровозов в том же направлении, в каком оно начало проводить улучшение утилизации товарных вагонов. Здесь, впрочем, нужно оговориться, что в исчислении непроизводительного пробега паровозов, главным образом в отношении маневровых работ и стоянки паровозов под поездами в ожидании отправления, цифры, которыми пользовалось Управление в своих отчетных данных, нельзя считать вполне обоснованными.

Здесь, конечно, возможна небрежность со стороны распорядительных агентов как Службы Тяги, так и Службы Движения, но не малую роль на вздутие цифр бесполезного простоя и пробега паровозов играет и просто приписка паровозными бригадами часов маневровых работ и стоянки под поездами, что им нетрудно делать за отсутствием на крупнейших распорядительных станциях дороги контрольных будок для учета времени нахождения паровоза в ведении Службы Движения.

Чтобы кончить с вопросом утилизации подвижного состава, необходимо остановиться еще только на вопросе о весе поездов. Докладчик констатирует значительное увеличение веса поездов по сравнению с довоенным временем. Но если учесть коэффициент прироста средней мощности рабочего паровозного парка 23 года, по сравнению с парком

13 года, видно, что и тяговая сила паровозов используется далеко не в той мере, в какой ее желательно бы использовать. В частности, вес поездов при паровозах серии „Э“ — в 75 тысяч пудов при максимальных 6-тысячных подъемах, видимо, недостаточен, поскольку Северо-Кавказский округ и Московско-Казанская работают на тех же профилях с значительно большим весом поездов. Было бы наиболее желательно, чтобы вес поездов на Юго-Восточной железной дороге был установлен такой же, как на Северо-Кавказских и Московско-Казанской дорогах. Оставалось бы достичь того же самого на участке Козлов — Ряжск Рязано-Уральской дороги и мы имели бы сквозной пробег одного и того же состава поезда от Прохладной до Москвы.

В заключение, поскольку я останавливаюсь на вопросе эксплоатации, не могу не остановиться на специфическом положении Юго-Вост. ж. д. в отношении Саратовского ОКП. За полтора месяца своего пребывания в Воронеже я почти не заметил активной роли Саратовского ОКП по отношению к Юго-Вост. ж. д., [illegible] Юго-Вост. ж. д., где она [illegible] от прямой и [illegible]. Но если бы только Саратовский ОКП [illegible] в деятельность Юго-Восточных дорог, то от этого ничего хорошего не получилось бы, поскольку даже при [illegible] Саратовского ОКП, стоящий далеко от магистрали Прохладная — Москва, [illegible], часть которой в пределах Юго-Восточных дорог является главной рабочей линией дороги.

Учитывая, что и ЦУЖЕЛ не видит для себя [illegible] в существовании Саратовского ОКП, желательно бы этот ОКП расформировать в том же порядке, в каком расформирован был в свое время Екатеринбургский ОКП, и создать как в Саратове, так и в Воронеже Местные Бюро по перевозкам (МБП), самостоятельные, с непосредственным подчинением их ЦКП.

Тов. Тюренков. — Я остановлюсь на тех вопросах, которых коснулись как докладчик, так и тов. [illegible].

Прежде всего, о развитии коммерческой деятельности дороги, которая, по имеющимся у меня данным, представляется в следующем виде: Если мы возьмем развитие частных грузов, т. е. коммерческих, то увидим, что ежемесячное превышение норм, преподанных ЦБНС, в некоторые месяцы, как напр. октябрь, ноябрь, доходило до 200% — 1325% и только апрель и май дали 94% и 46%. Это объясняется тем, что в апреле и мае дороги не имели достаточного рабочего парка, что было засвидетельствовано приезжавшей на Юго-Восточные жел. дор. Коммиссией под председательством тов. Шухова. В последующие же месяцы, благодаря нажиму на конвенционный ремонт вагонов и получению порожняка с Севера, процент быстро увеличивался.

Если мы сопоставим цифры 1922 и 1923 годов, то увидим: в январе 1922 г. мы имели перевозок частных грузов—45% от общей работы, а в январе 1923 г.—79%, в феврале 1922 г.—61%, 1923 г. 81%, в марте также более—на 32%, в апреле—на 36% и так идет повышение в сравнении с 1922 г. ежемесячно.

Если мы остановимся на правильной утилизации подвижного состава, то увидим, что и в этом направлении использовали довольно успешно; так напр., в августе—2815 вагонов, а в среднем за период с августа 1922 г. по август 1923 г.—до 5.000 вагонов ежемесячно.

По линии в использовании подвижного состава получены нами блестящие результаты сборных грузовых поездов, которые имеют своей задачей сокращение срока доставки грузов, так, например, в октябре прибыло 214 вагонов, мы из них сформировали 111 вагонов, и 103 вагона получили для своих нужд и так ежемесячно получали для своих нужд до 900 вагонов.

Если сопоставим грузооборот 1914, 1922, 1923 гг., то увидим, что работа жел. дор. за 1923 год, по сравнению с 1922 г., значительно повысилась. В августе 1913—14 г. мы перевозили 72.725.000 п. грузов, в августе 1921—22 г.—1.755.000 пуд., а в августе 1922—23 г.—18.780.000 пуд., в сентябре 1913—14 г.—грузооборот составлял—60.917.000 пуд., в 1921—22 г.—5.630.000 пудов, а в 1922—23 г.—10.209.000 пуд. В октябре 1913—14 г.—80.359.000 п., в 1921—22 г.—7.000.000 пуд. и в 1922—23 г.—21.835.000 п.

Приведенные мною цифры характеризуют то обстоятельство, что в 1923 году грузооборот является более развитым, что нужно отнести к деятельности Коммерческого Отдела Правления.

Если сопоставим цифры грузооборота по роду перевозок в 1914 г. и 1923 г., то мы увидим, что коммерческих грузов в 1923 году было переработано 41.821.000 пуд. (79%), тогда как в 1913—14 г.—201.800.000 пуд. (85%); хозяйственных грузов было переброшено в 1923 г.—10.254.000 пуд. (18.4%), в 1914 г.—79.813 пуд. (14%). Увеличение хозяйственных перевозок вызывается работами по ликвидации изношенности оборудования и сооружений дороги, усиленной перевозкой шпал и проч. материалов в связи с указанной работой. В этом году мы предполагали сменить 900.000 шт. шпал; предполагали же 1 миллион штук шпал, но очевидно 100 тысяч штук недосменим, причем задержка только в пропитке; особенной беды в этом я не вижу, так как в будущем году мы больше сменим пропитанных шпал.

Т. Басинский, касаясь работы Финансового Отдела, указывал, что означенный Отдел не ведет подбора всех финансовых подсчетов, каковые совершаются различными Отделами Правления. Финансовый Отдел имел такие цифры. Что касается выдачи чековых книжек по перевозкам Наркомпрода и других ведомств, каковая сосредоточена в Отделе Сборов, я считаю это совершенно правильным и нормальным потому, что мы можем учитывать эти перевозки только через этот орган, ибо Финансовый Отдел не может контролировать их. Опять по-

вторяю, что выдачу чековых книжек должен производить только Отдел Сборов.

Затем, по вопросу о некоторой невязке Хозяйственного Отдела с Финансовым—у нас установлены такие взаимоотношения, что всякий договор, который заключается Хозяйственным Отделом, согласуется с Финансовым Отделом Правления. Тов. Бакинский указывает, что мы как будто не имели ориентировочного финансового плана дороги. Я думаю, что если-бы мы его не имели, тогда вообще нельзя было бы существовать. Мы знаем, какова наша выручка, какой наш доход. Может быть тов. Бакинскому не удалось получить в такой короткий промежуток времени, когда он был на Юго-Восточных жел. дор., этих цифр.

Докладчик коснулся работы нашего тягового хозяйства и отметил, что как будто имеется повышение производительности по линии ремонта паровозов и понижение производительности по линии ремонта вагонов. Действительно, в зимние месяцы, как январь, февраль, а затем в марте, мы наблюдаем недовыпуск товарных вагонов, но в июле мы уже имеем 100% выполнения программы по ремонту вагонов, как основной, так и дополнительной. Кроме того, нужно отметить, что раньше обращено было внимание на ремонт конвенционный—совершенно другого характера. Теперь же вагоны настолько истрепались и износились, что мы перешли на большой ремонт вагонов. Это будет гораздо сложнее, чем конвенционный. В настоящее время имеем около 700 вагонов большого ремонта, предполагаем их закончить в августе месяце и перейти уже к легкому ремонту, т. е. конвенционному. Констатирую, что работа Правления Юго-Восточных в последнее время, при поддержке Центра, поднялась, что видно по ее суточной работе от 1.000 до 12.000 вагонов. Сейчас дорога имеет остаток всех заявленных грузов в пределах дороги—130 вагонов. По этому уже можно судить, что, мы прекрасно учли, сколько мы имеем в наличии всех грузов на территории нашей дороги, своевременно обратили внимание, и залежь была ликвидирована. В настоящее время мы имеем более 1.000 вагонов резерва, совершенно отремонтированных годных под насыпь, и считаем, что в дальнейшем мы будем иметь еще некоторое количество, на основании чего полагаем, что семенная и экспортная кампания будет проведена благополучно.

Относительно торговых операций—мы имели Торговый Отдел, каковой ликвидировали два месяца тому назад. Торговых представительств в Москве и Петрограде—мы совершенно не собирались открывать, хотя было соответствующее предположение нашего Хозяйственного Отдела, но Правление с этим не согласилось.

Относительно аренды рудников в Шахтенском районе. Мы предполагали арендовать две шахты, но УГКП не мог нам их передать потому, что они хорошо оборудованы и имеют достаточное количество угля. Производительность одной из этих шахт—12.000 пуд. в сутки, а другой—9.000 пуд. Наша суточная потребность в угле 33.000 пуд. Эти шахты мы оживили путем проведения к ним ветки. В настоящее время нам предлагают передать весь Баровагенский район. Там, примерно,

суточная добыча курного угля—100.000 пуд., но шахты разбросаны на большом расстоянии друг от друга, и мы несможем их поднять.

Тов. Дзержинский. Замечаются ли такие случаи, что крестьяне, подвозившие грузы, сами перегружали их?

Тов. Тюренков. ОМЕС иногда не имеют достаточной рабсилы, а крестьяне, подвозя грузы, иногда сами переносят мешки в вагоны; такие случаи были, они зафиксированы.

Тов. Ольшанский. Я позволю себе в кратких словах ознакомить Совещание с теми измерителями работы подвижного состава, которые имеются за последний отчетный период, получивший недостаточное освещение в докладе тов. Лепешинского. В отношении паровозов в 3-й отчетный период текущего операционного года наблюдается некоторое улучшение по сравнению с предыдущими периодами. Средний пробег паровоза в январе—марте т. г.—2.890 верст, т. е. на 12½% ниже среднего пробега 1913 года, за апрель—май т. г.—2.975 верст. Среднее использование рабочего паровоза в январе—марте—1.720 вер., в апреле—июне—1.995 вер.

Особенно значительное улучшение наблюдается в смысле уменьшения непроизводительного пробега паровозов. Отношение непроизводительного пробега к производительному составляло: в январе—марте—64%, в апреле—июне—52½%, в июле—июне—50% (по предварительным данным) при заданной НКПС норме в 40%.

Маневровый пробег специальными паровозами составляет в настоящее время около 16% от общего пробега. Наблюдающееся сейчас очень значительное снижение непроизводительного пробега является результатом нажима в административном отношении, а также и инструктирования линии и нормирования работ. В 1922 году процентное отношение непроизводительного пробега к производительному составляло до 100%. В настоящее время этот процент снижен, и я надеюсь, что в предстоящую осеннюю кампанию дорога будет выполнять ту норму, которая задана НКПС и которая даст возможность выполнить всю полезную работу паровозного парка дороги.

В отношении вагонов также наблюдается значительное улучшение работы дороги. Докладчиком было отмечено, что дорога имела-бы возможность совершить все перевозки, если-бы она несколько улучшила коэффициенты работы подвижного состава. Я не могу в полной мере согласиться с докладчиком. Имеющиеся цифры говорят, что средний суточный пробег рабочего вагона в январе—марте составлял 35,6 при норме НКПС в 43 вер., в апреле—июне, при норме НКПС в 45 вер.—средний суточный пробег составлял—42 вер., т. е. 94% от задания; в июле с. г. задание составляло—50 вер., фактически выполнено (по предварительным данным) 51,9, т. е. 104% от задания. Постепенно в течение всего этого года происходит повышение среднего

суточного пробега рабочего вагона. Следовательно, существенное ухудшение работы.

Затруднения в отношении вывоза грузов дорога начала испытывать в конце марта, и с этого периода на дороге стали образовываться залежи грузов. Процент недоработки подвижного состава против норм НКПС составлял всего 5%, между тем как недовывоз грузов составлял, приблизительно,—25%. Этот недовывоз ни в коем случае нельзя отнести только к плохому использованию подвижного состава. Его следует отнести, главным образом, к несоответствию оперативного парка дороги размерам ее работы. Парк Юго-Восточных жел. дор. уже в марте месяце пришел и в количественном и в качественном отношениях в положение, совершенно не соответствующее работе дороги. Особенно крытых вагонов было много меньше того количества, которое было нужно для работы по нормам, установленным НКПС. В мае месяце рабочий парк крытых вагонов снижался в некоторые периоды до 5,000 вагонов, что при обороте в 10—11 суток обеспечивало погрузку возможной работы в 450—500 вагонов.

Можно говорить, что Юго-Восточные дороги не имеют возможности [illegible] больной парк, но привели его в такое состояние. Это действительно отчасти имеет место. Но нужно указать, что оставшийся больной парк, около 2.000 вагонов, был так плох, что большую часть нужно было признать как бы [illegible]. Комиссия инженера Шухова осматривала их и пришла к заключению, что Юго-Восточные дороги в предыдущие годы так эксплуатировали свой парк, что остались исключительно одни слабейшие вагоны, ремонт которых требовал затраты значительных денежных средств на рабочую силу и материалы. Дорога такими средствами не обладала, а потому и решить проблему в полной мере ей не удалось. В общем, в отношении непосредственного осмотра вагонов дорога норму выполняла от 90 до 105%. В месяцы январе—марте—105%, апреле—мае—91%, а в июне—92%. При чем это снижение выполнения ремонта вагонов явилось, конечно, следствием отчаянного состояния вагонов. Объем ремонта вагонов, которые проходили через мастерские, в 3—4 раза превышал объем нормального среднего ремонта. Когда средства были получены, работа была развернута и сейчас мы уверены, что работа будет выполнена в срок и полностью. Докладчик указывал, что ремонт паровозов и пассажирских вагонов ниже норм НКПС и превышает ремонт товарных вагонов. Дорога выполнила задание по паровозам с превышением на 10% против задания НКПС, но, по приблизительному подсчету, паровозы будут использованы в свое время полностью и стоять без надобности не будут. Уже на сентябрь дорога получила задание в 1.400 поездо-верст, что требует около 400 паровозов, а имея в виду, что наиболее усиленная работа будет проходить в октябре и ноябре, когда заболеваемость паровозов будет интенсивнее, лишних паровозов не должно быть. Затем, дорога была занята ремонтом вагонов пассажирских, которые были сильно разрушены, а требования момента были в необходимости замены товарных

вагонов в пассажирских поездах классными вагонами. Пришлось дать дополнительный заказ на Отрожские мастерские—15 мая работа была закончена, а затем в конце месяце ремонт пассажирских вагонов был сокращен до минимума и вся рабочая сила была переброшена на усиление товарного парка. Стремления сводились к тому, чтобы привести пассажирские поезда в приличный вид.

В отношении отцепок вагонов, я позволю себе привести следующие цифры:

В январе	коэффициент	составлял	0,41	на	10,000 вагоно-верст.
„ феврале	„	„	0,53	„	10,000 „
„ марте	„	„	0,51	„	10,000 „
„ апреле	„	„	0,41	„	10,000 „
„ мае	„	„	0,47	„	10,000 „
„ июне	„	„	0,40	„	10,000 „
„ июле	„	„	0,35	„	10,000 „

Таким образом, видно снижение даже в текущем году, не говоря уже о значительном снижении по сравнению с прошлым годом, о котором говорил докладчик.

Цифра—0,35 сводится к тому, что 5 поездов составом хлебных грузов в 50 вагонов на расстоянии 100 верст отцепляются в среднем $1\frac{1}{2}$ вагона. И Управление дороги и Правление принимают самые энергичные меры к тому, чтобы устранить это явление, но тщательное обследование путем пробных поездок самих Начальников участков с составами привело к заключению, что одной из [illegible] причин такого явления на Юго-Восточных ж. д. является плохое качество баббита. Пробовали делать самые лучшие подшипники и отправлять поезда в присутствии старших агентов, но все-таки отцепки вагонов не могли быть предупреждены при самом тщательном наблюдении за буксами. Тот баббит, который дорога применяет в настоящее время, нельзя признать удовлетворяющим потребностям ж. д., и принимаются меры к тому, чтобы применять баббит лучшего качества.

В общем улучшение работы подвижного состава и затем увеличение рабочего парка, с одной стороны, путем увеличения ремонта вагонов, а с другой—благодаря поступлению порожняка с дорог севера дало возможность в течение июля мес. ликвидировать всю залежь грузов, которая имелась на дороге. Для наглядности приведу следующие цифры: на 1 июля имелось непогруженных грузов, т. е. залежей, 2.249 ваг. с старейшей очередью от 26 марта, на 1 августа 783 вагона с старейшей очередью от 7 июля, а на 15-е августа мы имеем уже только 57 вагонов.

В настоящее время наблюдается некоторое временное снижение работы дороги, потому что уменьшилось предъявление грузов.

В отношении производительности мастерских по ремонту вагонов и паровозов, я несколько не могу согласиться с выводами докладчика.

Докладчик приводил цифры, говоря, что если взять количество агентов, приходящихся на один выпускаемый паровоз, то эта цифра будет значительно выше цифры довоенного времени. По Воронежским мастерским, при работе 1.500 человек, выпускается 60 единиц капитального ремонта, при чем в среднем приходится на один паровоз 25 человек, тогда как в 1916 году приходилось на один паровоз 20 человек, т. е. произошло увеличение на 25%. Это объясняется тем обстоятельством, что из 1.500 человек около 300 чел. занято разными подсобными работами в мастерских, как, например, по прокатке и по заготовке частей, каковые раньше дорога получала непосредственно с заводов в готовом виде.

Тов. Дзержинский. Почему заданная центром норма человеко-часов столь далека от действительности. В марте месяце у вас 29.545 чел.-час, а между тем норма НКПС—21.010—разница довольно таки значительная.

Тов. Ольшанский. В октябре — марте расход человеко-часов составлял 25.000, в апреле — 21.540, в июне уже только 18.325.

В первом периоде отчетного года — октябрь — март, превышение нормы объясняется тем, что в мастерских, главным образом, выпускались паровозы капитального ремонта, взятые с кладбища. Все те паровозы, которые стояли вне кладбища, были отремонтированы и затем приходилось уже брать паровозы с кладбища. Конечно, объем работы был выше средней нормы, и этим объясняется ее значительное превышение.

По среднему ремонту в октябре и марте — 6.000 чел.-час., в апреле—июне— 4.470 чел.-час.

На это явление Юго-Восточными жел. дор. обращено внимание, и из 15-ти участков, на которых производился средний ремонт паровозов, таковой сосредоточен на 7-ми участках, наиболее оборудованных.

Сейчас дорогой проектируется дальнейшее улучшение этой работы путем закрытия Борисоглебских мастерских, которые в отношении оборудования совершенно не удовлетворяют нынешним требованиям.

Что касается Отрожских мастерских, то здесь дело обстоит следующим образом: в январе — апреле текущего года выпущено из конвенционного осмотра 253 един., из капитального — 198 един. и из малого ремонта — 723 един., при чем вагоны малого ремонта имеют не меньший объем работы, чем конвенционный осмотр. Поэтому, следовало бы принять такие измерители: конвенционный осмотр—253 един., капитальный ремонт — 199 един. и текущий мелкий ремонт — 723 един. Таким образом, за 4 месяца было выпущено 1.372 един. конвенционного осмотра, т. е., приблизительно около 50% мирного времени, при чем главнейшим затруднением для повышения этой производительности в отношении выпуска вагонов из Отрожских мастерских является недостаток станков для обточек шеек—это больное место наших мастерских.

Тов. Федоров. Я хотел только немного дополнить в отношении вагонного парка. Положение Юго-Восточных жел. дор. в этом отношении было очень тяжелое, причины этого здесь приводились. Нужно оттенить, что были некоторые недостатки в учете вагонного парка, и мы в Центре долгое время не могли отдать себе отчета, где и по каким пунктам кто кому должен.

В итоге была назначена Комиссия, которая осветила вопрос, и Юго-Восточным жел. дор. была оказана помощь с других дорог.

Сейчас парк пополнен до 12.000 вагонов крытых, что вполне обеспечивает ту существующую работу, которая имеется на дороге, и это приближает парк к тому количеству, которое будет нужно для выполнения осенней кампании.

По указанию И Юго-Восточных жел. дор., что дорога грузит уголь только в крытые, надлежит пояснить, что Юго-Восточные жел. дор. могут использовать платформы для угля. Центр дал согласие на перевозку угля на платформах, и поэтому Юго-Восточные жел. дор. могут использовать этот род подвижного состава.

Надлежит отметить, что Юго-Восточным жел. дор. предстоит большая работа во время осенней кампании, при чем означенным жел. дор. придется войти в самый тесный контакт с Октябрьской жел. дор., так как груженые вагоны будут итти на Октябрьскую жел. дор., а порожняк с Октябрьской жел. дор. на Юго-Восточные жел. дор. (обмен через Московско-Казанскую жел. дор. и Рязано-Уральскую жел. дор.). По соглашению с Юго-Восточными жел. дор. проектируется, что таковые составы будут осматриваться ими в Ховрине и проходить по вышеозначенным двум дорогам. без всяких отцепок.

Тов. Дзержинский. Быть может вы выскажете вашу точку зрения на целесообразность предлагаемого докладчиком упразднения Саратовского ОКП, с заменой его Местным Бюро по перевозкам, подчиненным непосредственно ЦКП?

Тов. Федоров. Этот вопрос уже несколько раз рассматривался в Центре, при чем Эксплоатационный Отдел высказывался за то положение, которое высказывается и здесь гендокладчиком и Правлением Юго-Восточных жел. дор., но ЦН в конечном итоге потребовал, чтобы Управление Юго-Восточных жел. дор. представило реальные факты, которые свидетельствовали бы и освещали то положение, о котором здесь говорилось. К сожалению, мы этих реальных фактов еще не получили до сих пор, их не было представлено также и генеральным докладчиком.

Тов. Воронцов-Вельяминов. Указанный увеличенный выпуск из ремонта паровозов объясняется жесткостью программы лишь в отношении паровозов капитального ремонта. Что же касается ремонта вагонов, то дорога занимает среднее место, не-

уклонись от среднего места среди дорог сети, ни в отношении оценок, ни в отношении выполнения своей программы. В отношении оценок цифра 0,40 на [illegible] — средняя по всей сети. Что касается ремонта пассажирских вагонов, то тут наблюдается [illegible] то же, что и на других дорогах, [illegible] программы, с целью улучшить свой парк пассажирских вагонов. Относительно затруднений по передаче, должен указать, что это объясняется тем, что у нас [illegible] по [illegible] и [illegible], поэтому мы сознательно и последовательно понижали требования на передачах, в результате [illegible] задержек и получается постепенное улучшение [illegible] прямого сообщения.

Тов. Лаврецкий. Касаясь указания докладчика на трудное положение со скреплениями и на несоответствие типа таковому, а именно, типа IV-А, вместо других необходимых типов, должен указать, что это [illegible] в течение лета текущего года, что дороге предоставлено право в счет заказа скреплений типа IV-А, каковой она имела сделать [illegible], заказать те скрепления, которые ей необходимы.

Кроме того, было оказано содействие в том отношении, что были даны 3.000 пуд. скреплений за счет Орлово-Витебской железной дороги. В отношении шпал положение вполне благополучное. Сейчас [illegible] 615.000 шпал, в наличии Ц. Пути — 150.000, так что общая сумма будет приблизительно 70% [illegible] средний для всей сети.

В отношении [illegible], необходимо указать, что уже после составления доклада был [illegible], на котором [illegible] с [illegible], так что есть основание полагать, что программа будет выполнена.

Что касается [illegible], то [illegible], которые примет [illegible] XVI, [illegible]. Конечно, по Царицынскому заводу [illegible], так как [illegible] работать, но на [illegible] заводе [illegible] — 55 [illegible]. В этом отношении дороге нужно [illegible] в сторону [illegible].

Что касается кредита на восстановление мостов, то докладчик отметил, что на первое полугодие было дано 28.000 тыс. руб., — это было по чисто финансовым соображениям, в виду того, что НКФ не давал средств. На 3-й — 4-й квартал ассигновано на восстановление 260.000 тыс. руб.

Больным вопросом является вопрос относительно предупреждений. Докладчик правильно отметил, что на Юго-Восточных жел. дор. имеется 116 предупреждений. Но и в 1913 году предупреждения было на дороге 50, так что увеличение, в связи с разрушениями мостов, составляет 60.

К общим выводам докладчика я вполне присоединяюсь, при чем считаю своим долгом доложить, что тяжелое положение на дороге в отно-

шении рельс, каковое имеется в настоящее время, в текущем году урегулировано быть не могло потому, что в первую очередь рельсы должны быть [illegible] на Рязано-Уральскую жел. дор. и Казанскую жел. дор.. На будущий же год предполагается помочь в этом отношении Юго-Восточным жел. дор., дав им 100 верст новых рельс.

Тов. [illegible]. Я в общем вполне согласен с докладчиком; должен лишь обратить внимание Управления на необходимость не допускать увеличения наблюдающейся ныне на дороге отсталости по текущему ремонту телеграфной линии. Сейчас этот ремонт [illegible] лишь на [illegible]; это еще не представляет опасности, хотя и имеются дороги, выполнившие уже свыше [illegible].

[illegible] в сетях линии по магистрали Юго-Вост. [illegible]; на это [illegible] обратить внимание, дабы не допустить расстройства ремонта линии.

Тов. [illegible]. Докладчик указывает на то, что Юго-Восточные ж. д. не имеют сметы [illegible] расписаниях, данных [illegible] Центра. [illegible] время [illegible] место, так как [illegible] смета [illegible] текущего сметного года [illegible] Юго-Вост. ж. д. [illegible] дорог, [illegible] предположения [illegible] своей сметы [illegible] ФИК, то к 1 [illegible] быть [illegible] и на все дороги будут жить несколько месяцев [illegible] до утверждения бюджета на новый сметный год.

По распределению доходов и расходов между дорогами на 2-е полугодие (по бюджету НКФ) Юго-Вост. ж. д. предполагалось [illegible] в 7.750.000 руб., в последнее время увеличенные до 8.805.000 руб., [illegible] расходы же должны были составлять 8.[illegible] руб., с разницей [illegible] руб.

Таким образом, утверждение доклада, что Юго-Вост. ж. д. без дотаций Центра обойтись не смогут, является правильным при снижающейся работе дорог и значительном недоборе, объясняемом, однако [illegible], при наличии хлебных грузов, недостатком исправных вагонов, что зависело уже и от самой дороги.

Открытие кредитов дорогам на сумму 6 500.000 т. р., при общем ее расходе около 6.000,000 т. р., является вполне благополучным, недодача же на 1 мая ассигнований против расходных расписаний примерно на 924.000 р. объясняется, надо полагать, общими финансовыми затруднениями у ЦФ.

Можно и нужно пожелать, чтобы эти затруднения у ЦФ и запаздывание, отмечаемое докладом, перевода денег из месяца в месяц, — в будущем, по возможности, не имели более места.

Распределение расходов дороги в %%-ах к общему расходу выходит из средних норм по сети: % на зарплату (39) чрезмерно высок

и вместе с $^0/_0$-ом на топливо (27) составляет за первое полугодие 66$^0/_0$, выше принимаемого 60$^0/_0$. Как видно, далее, по данным доклада, в мае $^0/_0$ на топливо значительно снижается (до 11,35$^0/_0$), но такое резкое падение этого расхода наводит на мысль о возможных ошибках учета.

Что же касается зарплаты, то слишком высокий ее % от общего расхода надлежит подвергнуть обследованию и выяснить причины.

Эти соображения о высоте $^0/_0$ зарплаты подкрепляются также и выделяющимся из средних норм распределением по этим дорогам расходов, зависящих от движения (26$^0/_0$,—нормально же 40$^0/_0$ и независящих 74$^0/_0$,—нормально—60$^0/_0$), при чем в число последних входит и штат служащих, независящих от размеров движения.

Высказанное в докладе пожелание, чтобы оплата дороге ее услуг натурой производилась лишь материалами, имеющими применение в эксплоатации дороги (пример с углем),—вполне разделяется ФКК-том.

Вопрос о стабилизации вносимых дорогой в банк сумм, действительно, требует решения высших органов Наркомфина; он интересует Правления всех дорог—особенно расположенных в провинции.

Справедливые нарекания на запаздывание расчетов по ОВР и отсутствие у его конторы денежных сумм для перевода дебетовым дорогам предполагается в ближайшее время санкционировать передачей этих расчетов в Госбанк, как то имело место ранее, при расчетах с частными дорогами.

Вопрос о целевом кредите на ссудо-складочные операции ФКК-том не рассматривался, так как ходатайства Правления Юго-Восточн. в комитет не поступало.

Указываемые в докладе должники дороге: Торгуголь на сумму 887.980 р. и Нефтесиндикат—181.630 р., а всего свыше 1 миллона рублей, являются столь мощными организациями, обладающими необходимым для дорог топливом и смазочным материалом, что подобного рода задолженность не должна была бы иметь места и таковую надлежало бы покрывать, если не деньгами, то натурой, не допуская впредь ее накопления. Необходимо обратить внимание и на громадную задолженность по чековым перевозкам Наркомпрода, приняв в Центре меры к ускорению расчетов последнего с дорогами.

Работы по выявлению оборотного капитала дорог ныне на ходу, и в недалеком будущем капитал этот будет им предоставлен.

Инструкция по инвентаризации разослана дорогам только в июле.

Тов. Судьин. Хозяйственно-Материальный Отдел не может согласиться с заключением докладчика относительно того, что снятие Юго-Вост. ж. д. с планового снабжения дровами произошло по вине центра, ибо таковое было сделано вследствие просьбы Правления дороги. По остальным вопросам мы соглашаемся с мнением докладчика.

Что касается положения со шпалами, то мы подтверждаем цифры, которые были доложены здесь Правлением дороги.

Переходя к вопросам материального снабжения, должен сказать, что в таком положении с децентрализованным снабжением дорога сама виновата, ибо она заключила договора на предметы децентрализованного снабжения лишь в конце марта месяца, в то время, как по первому приказу должна была это сделать в январе месяце, а по второму—не позже февраля; аванс же по этим заказам был внесен гораздо позже; иногда происходит задержка и с выкупом продукции.

Что касается централизованного снабжения, то те сведения, которые приводил докладчик, мы считаем несколько запоздалыми по сравнению с имеющимся в данный момент положением. Из просимых 200 шт. бандажей, на 1 июля было выслано 174 шт.; кроме того, специальное требование, на 90 шт. бандажей, также было выполнено. Телеграфной проволоки лишь в период с 15/VII по 10/VIII было отправлено 4.000 пудов.

Что касается верхнего строения пути, шпалопропитки и т. д., то эти вопросы уже затрагивались и я на них останавливаться не буду.

Я хочу остановиться еще на организационном вопросе. Не могу согласиться с докладчиком относительно того, что необходимо Материальную Службу сделать магазинной службой, и всю работу по закупочным операциям передать Правлению. При такой организации может создаться положение, что Правление будет загружено мелочами, не будет разделения труда, дорога не сможет сделать самого элементарного.

Кроме того, необходимо, чтобы, начиная с предстоящего операционного года, ассигнование средств производилось по кварталам, а не по месячным расходным расписаниям. Это вполне соответствует идее реорганизации НКПС.

Что касается постановки материальной отчетности, то в этом Юго-Вост. ж. д. сделано много. Так как преподаваемая централизованным порядком отчетность запоздала, то они разработали свое положение об объединенной отчетности, денежной и материальной, каковое, по представлении ими в Центр, было здесь одобрено и им было разрешено его ввести. После введения положения, которое было выработано Центром, будет видно, что окажется более жизненным: то ли положение, которое ввели Юго-Вост. ж. д., или то положение, которое преподает Центр.

Тов. Турчин. В докладе отсутствуют указания о работе Администаративной службы, ЦАУ же отмечает эту работу, как удовлетворительную.

Рабочая сила Юго-Восточных дорог не выходит из рамок твердого штата (твердый штат 35177 чел. со средним на версту 11,26, а наличие на 1/V—34.091 чел., со средним на версту 10.88); в отношении же штатов по Управлению и Правлению, замечается тенденция к чрезмерному увеличению таковых (Правление имеет 716 чел. со средним на версту 0,23, тогда как среднее по сети 0,11, а Управление—1.591 чел.), посему Административное Управление считает не-

обходимым предложить Юго-Восточным дорогам пересмотреть свои штаты и принять все меры к их сокращению.

Охрана дороги в настоящее время приняла удовлетворительную постановку, что достигнуто: 1) усилением организационной работы в деле охраны, 2) [illegible] части личного состава охраны — уволено 187 чел., и 3) [illegible] содержания агентам охраны от 50 до 100% к основным окладам.

Вопрос с [illegible] одеждой для охраны стоит весьма плохо: полушубков имеется 7%, валенок — 55%, рукавиц — 44% и [illegible] 16%. Необходимо [illegible] урегулировать этот вопрос в срочном порядке и во всяком случае до наступления зимнего времени.

[illegible] охраны [illegible] хищении грузов. [illegible] 4.326 руб. [illegible] 901 [illegible] 123 [illegible].

[illegible], следует [illegible] в работе [illegible] Юго-Восточных ж. д., [illegible]:

1) [illegible] внимания на [illegible];

2) [illegible] и [illegible];

3) [illegible] ЕР и ЕГ [illegible];

4) [illegible] то, что [illegible].

В области [illegible] 70.863 [illegible] 104.085 р.

Юго-Восточные ж. д. [illegible] обратить особое внимание на устранение этого [illegible].

Тов. [illegible]. Я хотел только добавить, что дороге необходимо обратить внимание на работу органов нормирования, на штат последних и качество работников. Выясняется, что ДБИ не является хозяином [illegible], он скорее [illegible]. Необходимо, чтобы Службы были поставлены в [illegible], зависящее от ДБИ, последний должен быть хозяином фондов, денежных и натуральных. Сейчас ДБИ не имеет у себя даже цифровых данных, достаточно полных, чтобы из них можно было делать те или иные выводы.

Тов. Гедда. ЦОКУ не имеет возражений докладу, но я хотел бы остановить внимание на недостаточном развитии работы Правления в направлении введения местных тарифов, что отчасти объясняется отсутствием специальных правильно поставленных местных основных и периодических экономических обследо-

ваний; производить эти обследования должны специальные агенты Экономической Службы, а не КР, как это практиковалось на Юго-Восточ. дорогах, так как КР слишком обременены своей коммерческой работой, и передачу им экономической работы по обследованию районов следует признать нецелесообразной.

Тов. Шатуновский. По отношению к задержкам пассажирского движения нам нужно проявить большую осторожность в подходе. Нам не следовало бы забывать, что еще так недавно к грузовому движению мы перешли от мешечного, т. е., пассажирского. Грузооборот в настоящее время требует значительно большего пассажирского движения, чем в прежнее время. Нам нужно очень осторожно критиковать стремления дороги улучшить пассажирское движение, так как оно поддерживает и грузовое. Затем, у нас упрощенные методы эксплоатации являются ставкой несравненно большего значения, чем в свое время приказ № 1047. Эти упрощенные методы эксплоатации не прививаются, и нам необходимо в порядке управления эти методы привить. Необходима и соответствующая агитация. До сих пор еще не написана ни одна брошюра, агитирующая за эти методы. Сейчас нужно также обратить внимание на отценки вагонов. По моему мнению, заявление Начальника дороги, что дело в плохом баббите, — вопроса не исчерпывает. Это явление общее, и я считал бы, что тут нужна специальная кампания. В связи с указанием докладчика на то, что коммерческая работа дороги находится в организационном периоде, я считаю полезным обратить также не меньшее внимание на замечание докладчика, относящееся к работе Центра. Такие доклады хороши тем, что они вносят коррективы и в работу центра. Докладчик указывает, что до сих пор не произведена систематизация распоряжений Центра. Вообще по данному вопросу распоряжения и постановления Центра являются недостаточными и недостаточно ясными. Докладчик указал также на явление, которое я считаю чрезвычайно важным, — это не привлечение местных средств для поддержания линий 3-й категории. Произведенное деление дорог на категории имеет не мало недочетов, но в дороги 3-й категории выделены дороги местного значения, и местные средства должны быть привлечены к поддержанию этих дорог. Затем, я считаю, что нужно обратить внимание на слабость связи Правления с хозорганами. Ее надо усилить. Относительно организационного вопроса нужно сказать, что организация Правления имеет некоторые недостатки. Член Правления заведывает Отделом Статистики и Картографии. Это не такой важный Отдел, чтобы туда требовался член Правления. Затем, представитель Наркомфина работает только по заданиям Наркомфина, он должен работать и по указанию Правления. Постановка дела должна быть улучшена. По финансовым вопросам в докладе отмечено не только систематическое опоздание выплаты, но и такой факт, что высланные деньги не дошли. Такие пропавшие грамоты недопустимы. Вопрос о долгах пора ликвидировать. Основные должники не имеют

денег, но они имеют уголь и нефть, в которых мы так нуждаемся. Затем, я хотел бы поддержать кредитование перевозок. Без этого мы теряем грузы, а их следовало бы, по возможности, развивать и поддерживать.

Тов Лепешинский. Относительно дополнения, сделанного тов. Бакинским, должен сказать, что в данном случае я должен выступить с некоторой защитой Правления Юго-Восточной ж. д., потому, что (не отрицая слабой организованности экономической стороны работы дороги), ее положение чрезвычайно трудно, а недостаточное разворачивание работы объясняется хронологическими датами создания самого Правления, тем более, что, действительно, никаких твердых руководящих указаний нет, и приходится творить вновь на голом месте. Вопросы экономики не настолько ясны, чтобы их можно было легко уложить и приспособиться к ним. Эти вопросы ухватить гораздо труднее, ибо экономическая жизнь меняется сейчас не по дням, а чуть ли не по часам. Что касается замечания о том, что финансовые взаимоотношения не выкристаллизовывались, это, конечно, верно, и дороге нужно обратить на это особое внимание. По возражению Председателя Правления относительно оборота частных грузов, должен сказать, что здесь сопоставление в процентах по месяцам не определяет положения, так как в общем участие частных грузов незначительное. Термин „частные грузы“ применяется не исключительно к действительно частным, а, в большинстве случаев, к ведомственным грузам. Я бы сказал, кроме того, что это возражение Председателя Правления недостаточно подкреплено отчетными цифрами.

Заявление Председателя Правления о том, что дело с ремонтом вагонов поправилось,—верно: оно поправилось с июня месяца, когда наступил момент подготовки к экспортной кампании.

Председатель Правления говорил относительно выбора района своих угольных разработок. Мне трудно было бы спорить с представителями мест,—может быть, действительно, Богураевский район не подойдет, но я места хорошо знаю и знаю, что курной уголь Богураевского района очень хорош, и Юго-Восточные жел. дор. в прежнее время зарились на этот район. Нужно стараться, по возможности, добывать курной уголь, не антрацит, и в этом отношении хорош Богураевский район. Общее улучшение, которое отмечает Начальник дороги, совершенно верно, но опять-таки это имеет место в самое последнее время. Те убийственные цифры, которые я приводил, относятся к октябрю и ноябрю, а также декабрю, затем положение уже улучшается. Из возражений Начальника дороги видно, что залежи начали развиваться за последнее время, что противоречит оптимистическим заявлениям о непрерывном улучшении дела. Не могу согласиться с цифрой—16% маневрового пробега. Эта цифра совершенно небывалая никогда и нигде. Мне кажется, что мы здесь просто разговариваем о разных цифрах. Когда я говорю о 46%, то ни в коем случае нельзя сопоставлять эту цифру с цифрой 16%. Доказательством того, что мы говорили о разных цифрах, служит об-

следование ЦВП, где указана колоссальная разница в оценке непроизводительного пробега по учету Сл. Эксплоатации и по учету Сл. Тяги.

Что касается следующего замечания II, то я. как раз уже указывал. что. собственно, погрузка самой дороги лучше обстоит в смысле выполнения норм, нежели получение с прочих дорог.

Дальше, вопрос об излишнем накоплении холодного резерва паровозов. Я бы сказал, что все таки остаюсь на прежней своей точке зрения—а почему?—да потому, что это накопление холодного резерва идет у вас ежемесячно с прошлого года, а для экспортной кампании у вас не хватает вагонов, а не паровозов.

Цифрами теоретических пробегов оперировать можно, но мы должны определенно сказать, что дороги не должны оставаться на тех цифрах пробегов, которые даются, как нормы, тем более это невозможно сделать при отсутствии или недостатке средств.

Затем. я отмечал, что тратится большое количество рабсилы на кустарное изготовление материала—на дороге нет запасных частей. Вы их изготовляете в своей же мастерской. Этим в некоторой степени объясняется увеличенный расход на ремонт паровозов, но все таки это не дает мне права отказаться от мысли, что эти расходы должны как-то систематически пересматриваться и уменьшаться.

Что касается заявления ЦУЖЕЛ'а относительно ОКП, то для меня этот вопрос совершенно ясен и не по отдельным фактам, а по более серьезному обстоятельству, заключающемуся в том, что этот ОКП оперирует с двумя дорогами, из коих ни та, ни другая не имеет излишка подвижного состава. Какое же здесь будет регулирование подвижным составом? Кроме того, надо сказать, что действительно ОКП является передаточной лишь инстанцией. Наконец, во главе Округа стоит один из Начальников дорог. Я думаю, что при нынешнем хозяйственном уклоне дорог последнее обстоятельство совершенно ненормально, а те академические записки, которые я видел на Юго-Восточных жел. дор. во время своего пребывания там, иллюстрируют имеющийся у дороги материал. Записки эти такого рода, что Рязано-Уральская жел. дор., выполняя распоряжение о передаче некоторых вагонов Юго-Восточным жел. дор., как будто делает одолжение последней.

Я считаю, что этот вопрос должен быть разрешен не по конкретным случаям, а потому, что здесь есть какой-то организационный недостаток в самой конструкции ОКП.

Касаясь вопроса о том, что дороге дано право заказа скреплений легкого типа, мне кажется, что хотя это право и дано, но реально оно едва ли будет осуществимо.

Относительно данных ФКК, я бы сказал, что здесь может быть и есть доля вины дороги, но когда мы говорили о смете 1922—23 гг. в августе 1923 г., то в этом отношении теперешние указания дороги не являются существенными.

Далее, по вопросу, затронутому ЦХ. относительно неожиданности снятия со снабжения дровами—это совершенно верно. В соответственной части доклада я об этом говорил. Дело в том, что дорога, согласившаяся на отказ от планового снабжения, в то же время возбудила вопрос о 15-ти верстной полосе и о том, чтобы ей дали денег. Но снять то ее с планового снабжения сняли, а ни лесосек, ни денег не дали. Конечно, нельзя сказать, чтобы для дороги это было очень „ожиданно".

Что касается замечания о том, что положение со снабжением исправилось,—совершенно верно, очевидно, за это время кое-что сделано.

Затем, я нигде абсолютно не говорил относительно магазинной службы. Относительно возражений ЦЭКУ о намерении возложить экономические обследования на КЧ или КР, я считаю, что я совершенно прав, и в силу этого продолжаю поддерживать свою точку зрения, потому что теперешние экономические обследования—это не те экономические обследования, к которым мы привыкли, а обследования для улавливания непрерывно меняющейся конъюнктуры, и, конечно, этой работой должны заняться КЧ. Правда, для этой работы их надо освободить от всякого другого мелочного дела. Они пишут заключения по разного рода утерянным 2 пудам, отчего их нужно освободить, при чем я сам предусматриваю в этом вопросе помощь Статистического Отдела Правления.

Касаясь возражения т. Шатуновского, должен отметить, что, когда я здесь говорил о пассажирском движении, я не предусматривал того, чтобы поставить рогатки и не пускать пассажиров в вагон. Я бы сказал, что в данном случае в руках НКПС остается очень хорошее орудие в смысле тарифов. Комбинацию с тарифами нужно проделать таким образом, чтобы большее внимание было обращено на повышение тарифов пассажирских, рискуя, что от этого произойдет понижение пассажирских перевозок.

Что касается ассигновок, не дошедших по назначению, то это, вероятно, совершенно случайное явление.

Вопрос кредитования перевозок является чрезвычайно важным, и я всегда стоял на той точке зрения, что никаких кредитовых перевозок быть не должно. Это простое переложение с одной сметы на другую. Если военному ведомству нужно везти что-либо, то пусть в смете последнего будет соответствующая сумма для совершения этих перевозок, но кредитовых перевозок быть не должно, а в настоящий момент мы стоим перед тем, что транспорт всегда кредитует отправления. Это больной вопрос, и я бы всемерно отстаивал точку зрения изничтожения кредитовых перевозок вообще.

Тов. Дзержинский. Я думаю, что доклад тов. Лепешинского необходимо в общем и целом утвердить, признать правильным, но просить пополнить таковой данными последних месяцев; сообщенные представителями дороги данные о работе Юго-Вост. ж. д. за последние месяцы свидетельствуют об улучшении многих сторон хозяйства дороги. Доклад, пополненный данными последних меся-

лей, даст картину работы и состояния дорог, более соответствующую действительности, а также более полно выявит намечающиеся те или иные тенденции.

Что касается составления резолюции на основании заслушанного доклада и обмена мнений, то, как обычно, таковую следует составить не в смысле тезисов, а в смысле выводов и непосредственных указаний как дороге, так и нашим центральным Управлениям, а также выводов, кои могут быть применены по отношению к другим дорогам; составление резолюции поручить Управлению Делами Совещания совместно с ген-докладчиком, дорогою и соответствующими Центральными Управлениями НКПС.

По вопросу о Саратовском ОКИ мы должны подтвердить точку зрения гендокладчика и поручить ЦЧК в самом срочном порядке этот вопрос провести, тем более, что ЦУЖЕЛ присоединяется к высказанному докладчиком мнению.

Что касается долгов, то необходимо дать поручение нашему Финансовому Отделу ЦУЖЕЛ'а представить мне конкретные предложения для того, чтобы урегулировать из центра и помочь дороге ликвидировать ту задолженность, которая накопилась со стороны различных ведомств. Этот вопрос в настоящее время действительно не урегулирован. Я думаю, что можно было бы дать 2-х-недельный срок для внесения конкретных предложений как по ликвидации тех долгов, которые имеют место, так и по урегулированию данного вопроса на будущее время.

Необходимо указать, особенно по отношению к Юго-Вост. ж. д., на необходимость скорейшего урегулирования вопроса взаимных расчетов между дорогами как по прямому сообщению, так и по обмену, что можно поручить ЦУЖЕЛ'у, установив также 2-х-недельный срок.

Что касается коней и угля, то мне кажется, безусловно надо поставить вопрос о переводе Юго-Вост. ж. д. на угольное топливо и поручить ЦУЖЕЛ'у разработать соответствующий календарный план. Я не говорю о переводе на угольное топливо всей Юго-Вост. ж. д. в целом, но имею в виду лишь те участки, перевод коих является экономически целесообразным.

Необходимо также, чтобы ЦУЖЕЛ оказал содействие Юго-Вост. ж. д. в организации ими собственной эксплоатации коней. Представителям НКПС в „Транспорткони“ следует поручить детально разработать этот вопрос и внести конкретные предложения

Оглашенную здесь ЦРЖ цифру стоимости пропитки шпал следует поручить ЦУН'у, совместно с Ч и П Юго-Вост. - проверить, а также наметить меры к возможному понижению этой стоимости.

Необходимо обратить внимание на слишком большие штаты Юго-Вост. ж. д., особенно Правления и Управления ж. д., и поручить ЦБН, ЦУЖЕЛ и ЦА совместно с Правлением и Управлением дороги разработать календарный план сокращения штатов Юго-Вост. ж. д., в первую очередь Правления и Управления, с тем, чтобы привести штат в соответствие с размером работы дороги.

Необходимо поручить ЦБП еще раз более детально обследовать расход рабсилы на ремонт паровозов.

Следует указать дороге на необходимость поднятия всей финансовой деятельности и упорядочения отчетности дороги, а также приведения в соответствие взаимоотношения отдельных статей расхода, чего в представленных данных не имеется, затем поручить дороге произвести работу по подсчету себестоимости эксплоатации, так как докладчик, на основании нынешней отчетности дороги, не имел возможности произвести эти исчисления.

Что касается экономических обследований, то, я думаю, можно будет поручить ЦЭКУ разработать гибкую схему текущих экономических обследований, связанных с изменяющейся конъюнктурой, а затем преподать эту схему для выполнения всем дорогам.

Относительно попудных сборов—следует поручить ЦЭКУ обследовать степень их тяжести и разработать конкретные предположения о полной отмене этих сборов, или же, во всяком случае об обращении всего дохода с попудных сборов исключительно на улучшение подъездных путей.

Необходимо подтвердить точку зрения тов. Лешинского на кредитовые перевозки и поручить ЦУЖЕЛ'у разработать меры к полному прекращению неоплачиваемых кредитных перевозок, так как сейчас финансовое положение транспорта таково, что дальнейшее продолжение установившейся практики в отношении кредитовых перевозок может грозить окончательным расстройством финансового существования дорог, особенно, принимая во внимание, что на будущий год мы будем иметь очень небольшую дотацию. Если мы будем совершать кредитовые перевозки, при наличии задолженности по ним транспорту, достигающей 10 миллионов руб. зол., то транспорт, в конце концов, не сможет возить не только в кредит, но и вообще.

В связи с выяснившимся здесь значительным расхождением норм фактического расхода топлива на Юго Вост. ж. д. с нормами, преподанными Центром, следует поручить ЦУЖЕЛ'у пересмотреть нормы топлива и преподать новые, более близкие к фактическим.

Кроме того, необходимо поручить ЦХ, совместно с гендокладчиком, более уточнить данные о расходе топлива на пудо-версты и согласовать их с данными по графику т. Ильина.

Мне казалось бы, что Юго-Вост. ж. д. надо рекомендовать методы упрощенной эксплоатации. Кроме того, или НТК или ЦУЖЕЛ'у предложить написать популярную брошюру об упрощенных методах эксплоатации и их применении на дорогах.

Тов. Попов. Я полагал бы, что сейчас здесь не следовало бы углубляться в обсуждение этого вопроса, а выдвинуть вопрос о результатах применения упрощенных методов эксплоатации. Та брошюра, о которой вы говорите, должна бы быть составлена на основании опыта применения этих методов.

Тов. Дзержинский. Я не возражаю против того, чтобы обсудить и подытожить результаты применения упрощенных методов эксплоатации на нескольких дорогах. Следует просить ЦН созвать особое совещание для рассмотрения результатов применения упрощенных методов эксплоатации и, на основании работы этого совещания, издать соответствующую брошюру по данному вопросу.

Тов. Бернштейн-Коган. Докладчиком было указано, что на Юго-Вост. ж. д. нет расчетных таблиц тарифных ставок. Чрезвычайно важно выяснить, почему это происходит. Что можно было бы поручить Экономическому Управлению, совместно с докладчиком и Юго-Вост. ж. д.

Второй вопрос, на который жаловались несколько дорог,—опаздывание поступления на дороги указаний Центра об изменении тарифов. Важно было бы выяснить, по чьей вине это происходит.

Тов. Дзержинский. Выяснение этих вопросов придется поручить ЦЭКУ совместно с гендокладчиком и Пред-Правления Юго-Вост. ж. д.

Постановление Совещания.

Постановление Совещания.

Финансовые вопросы.

1) Для создания более или менее нормальных бюджетных условий работы дороги, предложит ЦУЖЕЛ'у и ФКК наблюсти за своевременным снабжением Правления денежными средствами, в размере, установленном расходным расписанием, и в соответствии с годовой сметой. Установить, как минимум, заблаговременный отпуск средств на новые работы в полугодичном объеме.

2) Поручить ЦУЖЕЛ'у представить в 2-х-недельный срок конкретные предложения о мерах по ликвидации задолженности, накопившейся по отношению к дорогам со стороны различных ведомств и по оказанию дорогам помощи в деле своевременного получения ими сумм, причитающихся по ОВР, без обесценения их при падающей валюте.

3) Указать Ч и Н Юго-Восточных жел. дор. на необходимость поднятия финансовой деятельности дороги, приведения в соответствие отдельных статей расхода, с учетом общего финансового положения дороги и удельного веса отдельных элементов хозяйства дороги.

Поручить произвести подсчет себестоимости эксплоатации, ибо данные отчетности дороги не выявляют этой стоимости.

Техническая работа дороги.

1) Обратить внимание Ч и Н на необходимость систематического повышения использования подвижного состава, путем дальнейшего сокращения непроизводительного пробега паровозов, увеличения пробега рабочего паровоза и вагона, гибкого распределения подвижного состава по линии, сокращения технической браковки вагонов, дальнейшего сокращения отцепок вагонов по неисправности и т. д.

2) Поручить ЦУЖЕЛ'у в 2-х-недельный срок представить конкретные предложения по урегулированию взаимных расчетов между дорогами как по прямому сообщению, так и по обмену вагонов.

Коммерческая деятельность дороги.

1) Предложить Правлению немедленно принять меры к невозрастанию хозяйственных перевозок, путем специального регулирования и пересмотра объектов этих перевозок.

2) Предложить Правлению принять меры к развитию деятельности в тарифной области, особенно по установлению местных тарифов, учитывая наличие на дороге большого числа подъездных линий и линий 3-ей категории.

3) Поручить ЦУЖЕЛ'у издать систематизированный сборник распоряжений и указаний по коммерческой деятельности, с учетом инициативы, проявленной дорогами в этой отрасли.

4) Поручить ЦУЖЕЛ'у энергичное продолжение кампании по возврату в непосредственное распоряжение и обладание дорог складочных помещений, находящихся в полосе отчуждения.

5) Поручить ЦУЖЕЛ'у (по Эксплоатационному Отделу) обследовать степень тяжести попудных сборов, ложащихся на грузы, и представить конкретные предположения к полной отмене этих сборов, или же, во всяком случае, об обращении их исключительно на улучшение подъездных путей.

6) Поручить ЦУЖЕЛ'у с Бюро Правлений разработать вопрос об организации предоставления грузоотправителям тары для хлебных грузов на началах возврата; в тех же целях привлечения грузов—организовать борьбу с монополией ОМЕС'а на погрузочные и разгрузочные операции, в первую очередь на станциях вне городов.

7) Предложить Ч и И усилить борьбу с недостачей, недогрузом, порчей и утратой грузов, путем принятия особо энергичных мер как по предупреждению, так и по рассмотрению претензий грузоотправителей.

8) Поручить ЦУЖЕЛ'у (по Экономическому Отделу), совместно с гендокладчиком, выяснить причины неимения на Юго-Восточных жел. дор. расчетных таблиц тарифных ставок, а также —ЦУЖЕЛ'у— причины опаздывания поступления на дорогу указаний центра об изменении тарифов.

Экономические вопросы.

1) Поручить ЦУЖЕЛ'у (по Экономическому Отделу) разработать гибкую схему текущих экономических обследований, подлежащих осуществлению дорогами для учета меняющейся конъюнктуры народно-хозяйственной жизни обслуживаемого дорогой района.

2) Предложить Ч наладить более тесную связь Правления с угольной промышленностью.

3) Тоже—создать органическую связь с водным транспортом Волги и Дона.

Сборы.

1) Поручить ЦУЖЕЛ'у разработать меры к возможному ограничению кредитовых перевозок, имея в виду, что последние, при нынешнем финансовом положении транспорта, являются для него непосильным и угрожают расстройством неокрепшего еще финансового существования дорог.

2) Предложить Ч ускорить организацию работы Отдела Сборов.

Подвижной состав и его ремонт.

1) Поручить ЦВИ проверить и уточнить расход рабочей силы на ремонт паровозов на Юго-Восточных жел. дор.

2) Правлению и Управлению предлагается усилить меры по улучшению качества ремонта товарных вагонов.

3) Предложить Правлению и Управлению пополнить недостаток механического оборудования Отрожских мастерских, особенно в отношении токарных работ (для обточки шеек осей).

Путь и сооружения

1) Предложить ЦУЖЕЛ'у, при разверстке кредитов, иметь в виду острый недостаток рельсовых скреплений и чересполосицу типов рельс на главной линии Юго-Восточных жел. дор., а также и общий недостаток жилых и путевых зданий на этих дорогах, усугубляемый разрушениями гражданской войны.

2) Тоже — в отношении искусственных сооружений, являющихся на главной линии препятствиями к надлежащей утилизации подвижного состава.

Служба Связи.

1) Предложить Ч и П пересмотреть практику телеграфных сношений в целях сокращения их.

2) Особенности существования телеграфных линий на Юго Восточных жел. дор. в районе сильнейших гололедов, кроме специального отпуска средств в усиленном размере на фундаментальный ремонт, требуют обеспечения проголочной связи, путем устройства дополнительной параллельной линии, как это проектирует ЦЦ. Это обстоятельство предлагается иметь в виду при составлении сметы и разъассигновании кредитов по дорогам.

Топливо.

1) В виду выясненного докладом значительного расхождения норм фактического расхода топлива на Юго-Восточных жел. дор. с нормами, преподаваемыми центром, поручить ЦУЖЕЛ'у пересмотреть эти нормы, преподав новые, более соответствующие фактическому расходу.

Правлению и Управлению предложить продолжать работу по снижению расхода до нормы 1913 года, имея в виду улучшающееся состояние паровозов и увеличение веса поездов сравнительно с 1913 г.

2) Поручить геодокладчику и дороге пополнить доклад данными о расходе топлива на пудо-версту, применительно к форме графика Ильина.

3) Поручить ЦУЖЕЛ'у разработать календарный план перевода на угольное топливо тех участков Юго-Восточных жел. дор., перевод коих является экономически целесообразным, а также оказать содействие

Юго-Восточным жел. дор. в организации и эксплоатации собственных копей. Представителям НКПС'а в „Транспорткопи" поручить детально разработать этот вопрос и внести конкретные предложения.

Снабжение материалами.

1) Предложить ЦУЖЕЛ'у разработать вопрос о выделении средств на заготовку материалов не месячными порциями, а более крупными ассигнованиями, для надлежащего использования заготовительных периодов.

2) Поручить ЦУП'у, совместно с Ч и II Юго-Восточных жел. дор., проверить выяснившиеся цифры стоимости пропитки шпал и наметить меры к понижению этой стоимости.

3) Поручить ЦУЖЕЛ'у разработать вопрос о дальнейшем расширении прав хозяйственных единиц по приобретению материалов без торгов у торговых объединений и частных лиц.

Организационные вопросы.

1) Просить ЦП созвать особое совещание для рассмотрения результатов применения упрощенных методов эксплоатации. На основании работ этого совещания составить популярную брошюру об упрощенных методах эксплоатации и их применении на дорогах.

2) Поручить ЦУЖЕЛ'у издать унифицированные основные положения по счетоводству.

3) Соглашаясь с мнением генерального докладчика, подтвержденным и представителем ЦУЖЕЛ'а, о нецелесообразности дальнейшего существования Саратовского ОКП, — поручить ЦКП в срочном порядке провести упразднение означенного ОКП.

Рабочая сила.

1) Поручить ЦА, ЦБН и ЦУЖЕЛ'у выработать календарный план сокращения штатов Юго-Восточных жел. дор., в первую очередь штатов Правления и Управления с тем, чтобы размеры штатов привести в соответствие с размерами работы дороги.

2) Поручить Правлению и Управлению дороги, при участии Дорпрофсожа, произвести пересмотр единичных расценок работ по ремонту подвижного состава для приведения сдельного приработка в соответствие с производительностью. С этой же целью надлежит провести на дороге систему бюджетно-сдельных работ.

3) Предложить Правлению и Управлению дороги обратить внимание на расширение профессионального образования, путем организации курсов на линии.



ОГЛАВЛЕНИЕ.